Relatório das contribuições referentes à audiência pública nº 26/2010 do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 61

Junho - 2011

Contribuição n° 1	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.2 Abreviaturas e definições	61.2 Abreviaturas e definições (a)(3) aterrissagem completa: é constituída por um pouso bem sucedido em que o avião foi levado até o estacionamento, o freio de estacionamento foi acionado, os motores foram cortados, todos os sistemas foram configurados para suas condições iniciais de funcionamento e a geração de energia elétrica embarcada foi cortada. (a)(16) tempo de vôo: é o tempo decorrido para que todas as fases de um vôo tenham sido realizadas, é contabilizado entre a retirada dos calços para iniciar o movimento do avião até a recolocação dos calços para impedir seu movimento após ter concluído todas as fases de vôo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A definição destas duas expressões é relevante na medida em que são de ampla utilização nos diferentes estágios de formação de pilotos onde, a inexistência de uma definição pode levar, pelas variadas interpretação, por entendimento errôneo, a registros ou exigências incorretas, penalizando ou beneficiando o postulante a comprovação de experiência de vôo.	O termo ´aterrissagem completa´ não aparece no texto sugerido para o RBAC 61, por esta razão não será acatada a sugestão da inclusão desta definição. Quanto ao termo ´tempo de voo´, a sugestão foi acatada pela ANAC, por aparecer diversas vezes na proposta para o RBAC 61 . Teremos as definições de tempo de voo solo e tempo de voo em FSTD.

Contribuição n° 2	
Colaborador: EDUARDO ALEXANDRE BENI / eduardo.beni@anac.gov.br	**Instituição:** SENASP/MJ – CONAV - ASSESSORIA ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. Face a peculiaridade da Aviação destinada ao serviço do Poder Público (Aviação de Segurança Pública, Fazendária, Meio Ambiente e Trânsito) e estar sendo elaborado RBAC específica, referente às regras destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, realizado por aeronaves de sua propriedade ou a seu serviço, inclusive as requisitadas na forma da lei, dentro do Brasil, incluindo águas territoriais, é de suma importância a possibilidade de incluir na norma definições e regras específicas aos pilotos pertencentes á Administração Pública e que operam aeronaves públicas.	Possibilidade de incluir ou alterar os seguintes itens: 61.2 Abreviaturas e definições, incluir: (5) CIV – Caderneta Individual de Voo: documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto privado e do piloto comercial ou de linha aérea operando aeronaves em serviços aéreos privados. (1) Os pilotos que estiverem operando aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais deverão manter os registros de horas de voo em formulário idêntico ao relatório de registro de horas de voo individual mensal, conforme a IAC 3252, ou outra que vier substituí-la. (6) Copiloto ou segundo em comando: piloto, membro da tripulação de uma aeronave, cujas funções são as de auxiliar o piloto em comando durante a operação da aeronave. Não se enquadram nessa definição os pilotos cuja função a bordo tenha como finalidade o recebimento de instrução de voo. (1) o copiloto ou segundo em comando a bordo de uma aeronave destinada ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais exerce, além das funções de auxiliar o piloto em comando, a coordenação da operação aérea especial, assim denominado, em virtude de suas atividades peculiares, comandante de operações aéreas. (2) o comandante de operações aéreas, a bordo de aeronave

	destinada ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais poderá, em determinadas operações especiais, definidas em RBAC específica, receber instrução operacional de voo. 61.27 Contagem e registro de horas de voo, incluir: (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 estiver equipada para operar com copiloto e esteja operando com tripulação múltipla. (1) No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta seção, o tempo de voo será considerado integralmente, quando o copiloto ou segundo em comando atuar em aeronave destinada ao Serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, conforme RBAC específica. (f) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto, quando atuar como piloto em comando sob supervisão, em uma aeronave certificada para voar com copiloto ou nas aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, conforme RBAC específica, deve registrar as horas totais do voo. 61.29 Caderneta individual de voo – CIV, alterar: (g) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121, RBAC 135 e RBAC que trata das regras destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção. 61.47 Concessão de licença para oficiais aviadores das forças

	armadas brasileiras, incluir: (e) O disposto no parágrafo (a)(1) desta seção aplica-se, também, aos oficiais das Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares cuja formação e experiência tenha, respectivamente, sido ministrada e adquirida em Unidade de Ensino de uma das Forças Armadas ou em escolas ou centros de treinamentos de Órgãos da Administração Pública, conforme RBHA 141 e 142, respectivamente. 61.63 Limitações do aluno piloto, incluir: (c) Um aluno piloto não pode atuar como piloto em comando, ou membro da tripulação, em nenhuma aeronave a serviço do Poder Público em Operações Aéreas Especiais, exceto quando receba instrução de voo de um instrutor de voo habilitado e qualificado. 61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las, incluir: (d) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado nas aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no RBAC específico. 61.105 Prerrogativas do titular da licença de piloto comercial e condições que devem ser observadas para exercê-las, incluir: (6) atuar como piloto em comando, segundo em comando ou copiloto nas aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, conforme RBAC específico. 61.213 Concessão de habilitação de tipo, incluir: (1), (a), (iii),...

	(A) Para o serviço do Poder Público em operações aéreas especiais, conforme RBAC específica, que utilizam helicópteros homologados para serem operados por um único piloto, certificados para operações de voo visual e para voo por instrumentos, o solicitante está dispensado da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente, desde que a operação aérea especial realizada seja visual. 61.235 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo, incluir: (d) O exercício das prerrogativas do instrutor de voo nas aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais é condicionado, adicionalmente, ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no RBAC específico. 61.265 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas, incluir: (e) O exercício das prerrogativas do piloto lançador de paraquedistas nas aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no RBAC específico. 61.323 Requisitos gerais para examinadores credenciados, incluir: (c) O exercício das prerrogativas do examinador credenciado nas atividades destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais é condicionado, adicionalmente, ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no RBAC específico. 61.325 – Atribuições e requisitos específicos para examinadores

	credenciados, incluir: (b) As atribuições de um examinador credenciado nas atividades destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais são as de realizar os exames de perícia em seus pilotos, cujas atribuições e requisitos específicos serão tratados conforme o RBAC específico. OBS: O termo “RBAC específico” que trata as alterações solicitadas diz respeito à RBAC em fase de elaboração e tratará das regras destinadas ao serviço do Poder Público em Operações Aéreas Especiais.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O RBAC 61 abordou apenas as questões atinentes à Aviação Civil e omitiu-se no que diz respeito à Aviação destinada ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais. É importante que seja inserido nesse contexto os pilotos que operam essas aeronaves, permitindo a possibilidade do Estado adequar-se ao novo regulamento. Para a lei, as aeronaves operadas pelo Estado são classificadas como civis públicas, entretanto, o CBAer não define “serviço do Poder Público” e tratou a Aviação de Estado como tratou os Serviços Aéreos Públicos, tratou o Serviço Público como sendo Serviço de Utilidade Pública, o que contraria preceitos constitucionais. Em conseqüência disso, os aeronavegantes das aeronaves destinadas ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais são constitucionalmente tratados de forma diferenciada, pois além de estarem sob a égide do regime estatutário, são servidores	Sugestão não acatada. O futuro RBAC destinado a este tipo de operação deve se referenciar ao RBAC 61 naquilo em que for necessário, e estabeler as diferenças e peculiaridades em termos de concessões de licenças e habilitações. Somente após a publicação do RBAC para as operações de aeronaves do Poder Público seria interessante revisar o RBAC 61, pois já teríamos as novas regras e/ou propostas definidas.

públicos. Assim é de suma importância que seja feita a devida adequação ao RBAC 61 para que seja dada a devida segurança jurídica a esses pilotos, o que refletirá diretamente nos trabalhos que realizam a bordo de aeronave pública, na segurança operacional, respeitando preceitos constitucionais. Entre os temas abordados pelo RBAC 61 e que deverão ser melhores avaliados são também o que apresentamos abaixo: 1) o prazo de experiência recente vai diminuir de 120 para 90 dias, ou seja, ninguém mais pode atuar como piloto em comando se nos últimos noventa dias não tiver feito 3 pousos e 3 decolagens operando os comandos da aeronave. A restrição noturna agora vai passar de 2 pousos e 2 decolagens para 3 pousos e 3 decolagens; 3) A experiência recente para atuar como piloto em comando em situações IFR é que tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. 4) Hora de copiloto de aeronave certificada a voar com só um piloto conta as horas como metade (50%) do tempo total de vôo. Isso para a Aviação destinada ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais será um grande problema, pois o	

copiloto, muito embora a aeronave seja certificada para um piloto, nas operações aéreas especiais, como o que vem ocorrendo nas catástrofes do Rio de Janeiro, tem atuação fundamental, sendo um problema esse tipo de contagem de hora para o copiloto ou comandante de operações aéreas. 5) Para obter a licença de PP agora é preciso ter 40hs, mesmo sendo tudo feito em escola homologada (antes eram 35hs). Esse quesito aumentará os custos para o Estado e isso na administração moderna é um contrasenso 6) Criaram também uma série de restrições para os examinadores credenciados e que impedirão que Aviação destinada ao serviço do Poder Público em operações aéreas especiais possuam examinadores próprios, pois nossas avaliações de proficiência são diferenciadas e precisamos manter nossos examinadores, sob pena de ficarmos a mercê de disponibilidades que o Estado não pode dispor. As conseqüências dos itens acima serão preocupantes para o Estado, pois suas operações devem permanecer e isso prejudicará o desenvolvimento da Aviação destinada ao serviço do Poder Público, pois dentre outros problemas, vai ser inviável termos examinadores credenciados e não podemos esperar para realizar uma operação de salvamento ou resgate, ou ainda uma operação policial. A formação de PP, PC e PLA será seriamente comprometida, pois como formaremos os pilotos da Aviação destinada ao serviço do Poder Público? Isso certamente aumentará muito os custos e orçamento do Estado.	

As regras ora mudadas inviabilizam as atividades públicas e devem, portanto, serem debatidas com os responsáveis da Administração Pública. Para consideração e deliberação. Eduardo Alexandre Beni Cel: (11) 9940-5658 Cel Funcional: (61) 9269-7515 e-mail ANAC: eduardo.beni@anac.gov.br	

Contribuição n° 3	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.2 – Abreviaturas e definições Não existe definição do que seria uma “aeronave de decolagem vertical”	Aeronave de decolagem vertical significa uma aeronave mais pesada que o ar capaz de realizar decolagens e aterrissagens verticais e voos de baixa velocidade, a qual depende principalmente de dispositivos de sustentação por motor ou da força do motor para sustentar-se durante estes tipos de voo, assim como de um plano ou planos aerodinâmicos não giratórios para sustentarem-se durante voos horizontais.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não consta esta definição no RBAC 01 e nem na proposta do RBAC 61. Após pesquisa na internet, segundo o LAR 61 e FAR 61 as definições seriam: Aeronave de decolagem vertical. Aeronave mais pesada que o ar capaz de realizar decolagens e aterrissagens verticais e voos de baixa velocidade, a qual depende principalmente de dispositivos de sustentação por motor ou da força do motor para sustentarse durante estes tipos de voo, assim como de um plano ou planos aerodinâmicos não giratórios para sustentarem-se durante voos horizontais.	Sugestão não acatada. Para corrigir o problema, estaremos substituindo o termo ´Aeronave de decolagem vertical` pelo termo *´Aeronave de sustentação por potência´ conforme definição do RBAC 01 em vigor.*

Contribuição n° 4	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.2 Abreviaturas e definições (a) Para os propósitos deste regulamento, além das definições aplicáveis contidas na seção 01.1 do RBAC 01, os termos, expressões e siglas apresentados a seguir têm os seguintes significados: (...) (5) CIV – Caderneta Individual de Voo: documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto privado e do piloto comercial ou de linha aérea operando aeronaves em serviços aéreos privados.	(5) CIV – Caderneta Individual de Voo: documento legal para verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo do piloto privado, do piloto de planador, do piloto de balão livre, do piloto de aeronave leve e do piloto comercial ou de linha aérea operando aeronaves em serviços aéreos privados.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Faltou a menção às CIVs das modalidades destacadas acima	Sugestão acatada porque o registro de voo de todos os pilotos acima identificados são fundamentais para a demonstração de requisitos de instrução e experiência

Contribuição n° 5	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.2 Abreviaturas e definições (a) Para os propósitos deste regulamento, além das definições aplicáveis contidas na seção 01.1 do RBAC 01, os termos, expressões e siglas apresentados a seguir têm os seguintes significados: (....) (20) Instrutor de voo: 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 sejam, também titular habilitado em nível de piloto em comando, classificando-se em: (i) instrutor de voo; (ii) instrutor de operação; (iii) instrutor de tipo; e (iv) instrutor de classe.	(20) Instrutor de voo: piloto devidamente habilitado e qualificado pela ANAC para atuar em atividade de instrução de voo conforme habilitações de categoria, classe, tipo ou operação válidas das quais sejam, também titular habilitado em nível de piloto em comando, classificando-se em: (i) instrutor de voo (quando apenas relativo à categoria); (ii) instrutor de operação; (iii) instrutor de tipo; e (iv) instrutor de classe.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Embora o Anexo 1 da ICAO não preveja a habilitação de instrutor de voo para as categorias de aeronaves como planador e balão livre, deixando a cargo de cada país e sua respectiva Autoridade de Aviação Civil a decisão a respeito da regulamentação da mesma, de acordo com as práticas existentes, torna-se necessário fazê-lo. Para essas categorias de aeronaves, não há habilitação de operação, tipo ou classe.	Sugestão não acatada. O texto será revisto.

Contribuição n° 6	
Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira ramiro.silveira@embraer.com.br	**Instituição: Embraer**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Para pilotar uma aeronave da classe ''avião'' é necessário ter uma ''Licença de Piloto Privado'' (PP). Para pilotar uma aeronave da nova classe ''aeronave leve esportiva'' (ALE) será necessário ter um ''Certificado de Piloto de Aeronave Leve'' (CPL). A minha dúvida aqui recai sobre a etimologia das palavras escolhidas pela ANAC e o por quê de suas diferenças. Segundo as definições das palavras “licença” e “certificado” dadas pelo dicionário Michaelis temos: Licença: Autorização dada a alguém para fazer ou deixar de fazer alguma coisa; permissão. Autorização especial concedida pelas autoridades públicas para exercer certas atividades, praticar certos atos, ter em seu poder certas coisas. Documento que comprova essa autorização. Carteira de habilitação profissional que dá permissão para guiar um veículo. Certificado: Dado por certo; asseverado. Documento legal em que se certifica alguma coisa; atestado,	Sugiro usar o termo Licença para pilotar “aeronaves leves” assim como é utilizado para pilotar “aviões”, pois também deve ser um título permanente. Assim sendo, sugiro revisão do RBAC 61.2 - Abreviaturas e definições, item(4) Certificado de piloto de aeronave leve: documento comprobatório, com status inferior ao de uma licença, que comprova que o titular satifaz os requisitos para operar uma aeronave leve, dentro das prerrogativas e limitações estabelecidas para o dito certificado.

certidão. Título provisório. Na prática, existe alguma diferença na nomenclatura Licença e Certificado? Pelo que entendo a licença é perpétua, o que tem validade é a habilitação técnica. Por que para pilotar “aeronaves leves” será dado um certificado, ou seja, um título provisório, e não uma licença, assim como é feito para quem pilota “aviões”? Gostaria de entender se há algum motivo para a ANAC dar nomenclaturas diferentes para o que eu entendo ser a mesma coisa, na prática não passam de uma ''autorização'' para pilotar aeronaves, porém de categorias diferentes.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não vejo motivos para a ANAC conceder tipos de permissões diferentes somente por causa da classe diferente de aeronave a ser pilotada, sendo uma permanente e a outra provisória. Não vejo motivo pelo qual para pilotar aeronaves leves será dado um certificado, ou seja, título provisório, e não uma licença. Não vejo motivo para a ANAC dar nomenclaturas diferentes para o que eu entendo ser a mesma coisa, na prática não passam de uma ''autorização'' para pilotar aeronaves, porém de categorias diferentes.	A sugestão não será acatada. A diferenciação entre certificado e licença deve ser mantida para que estejamos alinhados com o anexo 1 da ICAO, e para evitar problemas relativos a validação de licenças no exterior, pois um portador de uma licença de piloto de aeronave leve poderia tentar validar esta licença como licença de piloto privado. Portanto é necessária a diferenciação entre certificado e licença.

Contribuição n° 7	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.2 (7)(i) Simulador de voo – Muito vago, não ficou definido.	Adotar a definição do RBHA 61.3(l) ou mais completa, especificando os níveis.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada, pois os dispositivos de treinamento para simulação de voo estão ou estarão melhor definidos em regulamentação própria.

Contribuição n° 8	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.2 – Abreviaturas e definições CCF – Certificado de Capacidade Física: documento comprobatório de que o titular satisfaz aos requisitos de aptidão psicofísica estabelecidos para o exercício das prerrogativas de determinada licença, habilitação ou certificado, sendo expedido com base no resultado de inspeção de saúde. Membro de tripulação de voo: membro da tripulação, portador da correspondente licença e habilitação, a quem são atribuídas obrigações para a operação de uma aeronave durante o tempo de voo. Piloto em comando: membro da tripulação habilitado sem restrições para a aeronave e a operação a ser conduzida, sendo responsável pela segurança da operação, da aeronave e das pessoas a bordo.	Certificado de Capacidade Física - CCF significa um documento emitido pela ANAC atestando a capacidade física de um tripulante para exercer uma determinada função a bordo de uma aeronave em vôo. Membro de tripulação de vôo significa um piloto, um mecânico de vôo ou um navegador designado para serviço em uma aeronave durante o tempo de vôo. Piloto em comando significa uma pessoa que: (1) tem a autoridade final e a responsabilidade pela operação e pela segurança do vôo; (2) foi designada como piloto em comando antes ou durante o vôo; e (3) é detentora da apropriada habilitação de categoria, classe ou tipo, se aplicável, para a condução do vôo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A definição inserida no RBAC 61 é diferente da definição contida no RBAC 01.	O texto será revisto para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 9	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Definição clara do seguinte termo: - Condições de voo por instrumentos simuladas.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em 61.2 Abreviaturas e definições existem as seguintes definições: (7) Dispositivo de treinamento para simulação de voo: qualquer equipamento no qual as condições de voo podem ser simuladas no solo e que esteja de acordo com o RBHA 142 (Centros de Treinamento), ou RBAC que venha a substituí-lo: (i) simulador de voo; (ii) treinador de procedimentos de voo; e (iii) treinador básico de vôo por instrumentos. E, (18) Tempo de voo em dispositivo de treinamento para simulação de voo: tempo durante o qual um piloto pratica sob instrução de um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado pela ANAC, em terra, voo simulado por instrumentos em um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Alguns trechos do RBAC61 trazem ainda a expressão: “condições de voo por instrumentos simuladas”, como, por exemplo, em 61.21.b.1 A definição clara a que se refere “condições de voo por instrumentos simuladas”, é um problema que vem se arrastando há anos. Tem sido tratado como sinônimo de “voo sob capota”.	Sugestão não acatada, pois os dispositivos de treinamento para simulação de voo estão ou estarão melhor definidos em regulamentação própria

Nossa sugestão é definir com clareza em 61.2 o que é “condições de voo por instrumentos simuladas”, ou substituir para a já consagrada expressão “voo sob capota”, que inclusive é vastamente utilizada no meio aeronáutico e em diversas publicações. Facilitará muito o entendimento das exigências.	

Contribuição n° 10	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.2 – Abreviaturas e definições Copiloto ou segundo em comando: piloto, membro da tripulação de uma aeronave, cujas funções são as de auxiliar o piloto em comando durante a operação da aeronave. Não se enquadram nessa definição os pilotos cuja função a bordo tenha como finalidade o recebimento de instrução de voo.	Segundo em comando significa um piloto designado para exercer a função de segundo em comando de uma aeronave durante o tempo de vôo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A definição inserida no RBAC 61 é diferente da definição contida no RBAC 01. Além disso, se mantém a palavra “copiloto” quando a mesma não existe mais nos RBAC 121 e 135 e no RBHA 91. Comandante e copiloto são funções administrativas. O FAR 61 utiliza, no seu texto, “second-in-command”. Também está equivocada a definição proposta no RBAC 61 ao afirmar que copiloto seria um segundo em comando. Pode haver o caso de dois comandantes no mesmo voo, sendo que um deles será designado como piloto em comando e o outro como segundo em comando. Nesta situação, não haverá o caso do comandante ser designado como copiloto. Sugiro retirar a palavra “COPILOTO” de todo o RBAC 61 e substituir por “SEGUNDO EM COMANDO”.	O termo ´copiloto´ será substituído por ´piloto em comando sob supervisão´, para que o mesmo termos esteja sendo utilizado nos diferentes regulamentos. A definição será mantida por estar de acordo com a regulamentação existente.

Contribuição n° 11	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 12	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 13	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	(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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que Piloto de Acrobacia não seja uma habilitação, como explanaremos acima. O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 14	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendo se os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 15	
Colaborador: : Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:** pcrantony@yahoo.com.br
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada.

Contribuição n° 16	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 17	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	(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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 18	
Colaborador Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendo se os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 19	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 20	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 21	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 22	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	(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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que Piloto de Acrobacia não seja uma habilitação, como explanaremos acima. O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 23	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendo se os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 24	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dell Aglio luiz.dellaglio@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 25	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dell Aglio luiz.dellaglio@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 26	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dell Aglio luiz.dellaglio@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 27	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dell Aglio luiz.dellaglio@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	(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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que Piloto de Acrobacia não seja uma habilitação, como explanaremos acima. O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 28	
Colaborador: Victor [victorafael@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Requisitos para intrutor de voo	diminuir o numero de horas, visto que hj em dia seria quase impossível uma pessoa normal pagar quase 300 hs de vôo pra trabalhar de inva sem ganhar quase nada.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Os requisitos de experiência encontram-se harminizados com o LAR 61 (61.535(e) e (f)), e têm como intuito principal prover a valorização da instrução e do instrutor desde as instruções mais básicas para o desempenho da atividade de piloto dentro da aviação civil.

Contribuição n° 29	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 (h) O piloto envolvido em acidente aeronáutico terá seu CCF e suas habilitações suspensas a partir da data do evento. (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão; e (3) ser aprovado em exame de perícia em simulador e/ou em voo, por um Inspetor de Aviação Civil – INSPAC ou examinador credenciado devidamente habilitado e qualificado, desde que não tenha sido o próprio a prover a instrução para revogação das suspensões.	FAR 61.3 (c) Medical certificate. (1) A person may serve as a required pilot flight crewmember of an aircraft only if that person holds the appropriate medical certificate issued under part 67 of this chapter, or other documentation acceptable to the FAA, that is in that person's physical possession or readily accessible in the aircraft. Paragraph (c)(2) of this section provides certain exceptions to the requirement to hold a medical certificate. (2) A person is not required to meet the requirements of paragraph (c)(1) of this section if that person— (i) Is exercising the privileges of a student pilot certificate while seeking a pilot certificate with a glider category rating, a balloon class rating, or glider or balloon privileges; (ii) Is exercising the privileges of a student pilot certificate while seeking a sport pilot certificate with other than glider or balloon privileges and holds a U.S. driver's license; (iii) Is exercising the privileges of a student pilot certificate while seeking a pilot certificate with a weight-shift-control aircraft category rating or a powered parachute category rating and holds a U.S. driver's license; (iv) Is exercising the privileges of a sport pilot certificate with glider or balloon privileges; (v) Is exercising the privileges of a sport pilot certificate with other than glider or balloon privileges and holds a U.S. driver's license. A person who has applied for or held a medical certificate may exercise the privileges of a sport pilot certificate using a U.S.

	driver's license only if that person— (A) Has been found eligible for the issuance of at least a third-class airman medical certificate at the time of his or her most recent application; and (B) Has not had his or her most recently issued medical certificate suspended or revoked or most recent Authorization for a Special Issuance of a Medical Certificate withdrawn. (vi) Is holding a pilot certificate with a balloon class rating and is piloting or providing training in a balloon as appropriate; (vii) Is holding a pilot certificate or a flight instructor certificate with a glider category rating, and is piloting or providing training in a glider, as appropriate; (viii) Except as provided in paragraph (c)(2)(vii) of this section, is exercising the privileges of a flight instructor certificate, provided the person is not acting as pilot in command or as a required pilot flight crewmember; (ix) Is exercising the privileges of a ground instructor certificate; (x) Is operating an aircraft within a foreign country using a pilot license issued by that country and possesses evidence of current medical qualification for that license; or (xi) Is operating an aircraft with a U.S. pilot certificate, issued on the basis of a foreign pilot license, issued under §61.75, and holds a medical certificate issued by the foreign country that issued the foreign pilot license, which is in that person's physical possession or readily accessible in the aircraft when exercising the privileges of that airman certificate. (xii) Is a pilot of the U.S. Armed Forces, has an up-to-date U.S. military medical examination, and holds military pilot flight status.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Tal procedimento sugerido para o RBAC não se encontra nem no	Sugestão não acatada. O procedimento de suspensão do CCF é

LAR nem no FAR. Assim sendo sugiro a adequação do RBAC em função do FAR substituindo o texto proposto no RBAC pelo acima retirado do FAR	necessário para garantir que a integridade física e mental do aeronauta foi mantida após o acidente. Da mesma forma, a suspensão das habilitações e os procedimentos de treinamento e exame de perícia para proceder à revogação visam garantir a manutenção ou o reestabelecimento da proficiência técnica do aeronauta.

Contribuição n° 30	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 (e) Habilitação de instrutor de voo: o titular de uma habilitação de instrutor de voo somente pode ministrar instrução de voo na categoria de aeronaves relativa à licença em que tenha sido averbada esta habilitação e em conformidade com as demais habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.	RBHA 61.5 (i) Habilitação técnica de instrutor de vôo. (3) o disposto neste parágrafo não se aplica a pilotos de linha aérea quando estiverem ministrando instrução de vôo em empresas de transporte aéreo público, serviços aéreos especializados e serviços aéreos privados. FAR 61.3 (d) Flight instructor certificate. (1) A person who holds a flight instructor certificate issued under this part must have that certificate, or other documentation acceptable to the Administrator, in that person's physical possession or readily accessible in the aircraft when exercising the privileges of that flight instructor certificate. (2) Except as provided in paragraph (d)(3) of this section, no person other than the holder of a flight instructor certificate issued under this part with the appropriate rating on that certificate may— (i) Give training required to qualify a person for solo flight and solo cross-country flight; (ii) Endorse an applicant for a— (A) Pilot certificate or rating issued under this part;

	(B) Flight instructor certificate or rating issued under this part; or (C) Ground instructor certificate or rating issued under this part; (iii) Endorse a pilot logbook to show training given; or (iv) Endorse a student pilot certificate and logbook for solo operating privileges. (3) A flight instructor certificate issued under this part is not necessary— (i) Under paragraph (d)(2) of this section, if the training is given by the holder of a commercial pilot certificate with a lighter-than-air rating, provided the training is given in accordance with the privileges of the certificate in a lighter-than-air aircraft; (ii) Under paragraph (d)(2) of this section, if the training is given by the holder of an airline transport pilot certificate with a rating appropriate to the aircraft in which the training is given, provided the training is given in accordance with the privileges of the certificate and conducted in accordance with an approved air carrier training program approved under part 121 or part 135 of this chapter; (iii) Under paragraph (d)(2) of this section, if the training is given by a person who is qualified in accordance with subpart C of part 142 of this chapter, provided the training is conducted in accordance with an approved part 142 training program;

	(iv) Under paragraphs (d)(2)(i), (d)(2)(ii)(C), and (d)(2)(iii) of this section, if the training is given by the holder of a ground instructor certificate in accordance with the privileges of the certificate; or (v) Under paragraph (d)(2)(iii) of this section, if the training is given by an authorized flight instructor under §61.41 of this part.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em conformidade com o atual RBHA e o 61 FAR o piloto de linha aérea deve ter as prerrogativas de um instrutor de voo tendo em vista ter uma licença de grau superior e a sua experiencia.	Sugestão não acatada. Os requisitos para licença de piloto de linha aérea não contemplam os conhecimentos estabelecidos no RBAC 61.233(a)(2)(1), importantes para quem se dispõe a dar instrução. Além disso, a possibilidade de pilotos de linha aérea proverem instrução dentro de empresas 121 ou 135 permanece, em conformidade com os requisitos estabelecidos nos RBACs 121 e 135, como aplicável.

Contribuição n° 31	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 (d) Habilitação de voo por instrumentos (IFR): ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto 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	FAR 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; (3) For a glider, a pilot certificate with a glider category rating and an airplane instrument rating; or (4) For an airship, a commercial pilot certificate with a lighter-than-air category rating and airship class rating.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em adequação e conformidade com o FAR somente o piloto em comando necessita ter uma habilitação IFR para voar em tal condição. Se a experiência da maior aviação do planeta permite tal fato é porque este tem se mostrado seguro e eficiente. Criar uma restrição nos qualifica como menos capazes sem razão de ser.	Sugestão não acatada. Tal exigência já faz parte do RBHA 61 atual, não representando um entrave para o desenvolvimento da aviação civil brasileira. Além disso, o requisito está harmonizado com o LAR 61 (61.015(d)).

Contribuição n° 32	
Colaborador: Rodrigo Edson da Silva rodrigo@voeglobal.com	**Instituição:** Global Táxi Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
INCLUSÃO DE MINUTA	Prorrogação da validade das habilitações técnicas de pilotos (a) Em condições específicas estabelecidas na Lei nº 7183 e na Portaria Interministerial nº 3016/88, a ANAC pode prorrogar a validade de uma habilitação técnica de piloto desde que: (1) a validade da habilitação não seja estendida por mais do que três meses calendáricos a contar do mês calendárico de seu vencimento; e (2) no momento da verificação de proficiência para revalidação da habilitação técnica prorrogada, os requisitos de experiência recente requeridos pelo RBHA aplicável sejam atendidos; (b) Independentemente da data da verificação de proficiência técnica prevista no parágrafo (a)(2) desta seção, o vencimento da nova habilitação permanece no mês calendárico do vencimento original
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Essa minuta constava no RBHA 61, no item 61.29 e não há nada relativo no novo RBAC 61.	Sugestão não acatada. Seção 61.29 no RBHA 61 substituída pela seção 61.31 no RBAC 61, que estabelece um prazo de tolerância para a validade da habilitação, tornando desnecessário os procedimentos para solicitação e concessão de prorrogações. A título de informação, não temos conhecimento de qualquer outra autoridade de aviação civil que realize prorrogações na validade de suas habilitações.

Contribuição n° 33	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.3 (e) Habilitação de instrutor de voo: o titular de uma habilitação de instrutor de voo somente pode ministrar instrução de voo na categoria de aeronaves relativa à licença em que tenha sido averbada esta habilitação e em conformidade com as demais habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.	RBHA 61.5 (i) Habilitação técnica de instrutor de vôo. (3) o disposto neste parágrafo não se aplica a pilotos de linha aérea quando estiverem ministrando instrução de vôo em empresas de transporte aéreo público, serviços aéreos especializados e serviços aéreos privados. FAR 61.3 (d) Flight instructor certificate. (1) A person who holds a flight instructor certificate issued under this part must have that certificate, or other documentation acceptable to the Administrator, in that person's physical possession or readily accessible in the aircraft when exercising the privileges of that flight instructor certificate. (2) Except as provided in paragraph (d)(3) of this section, no person other than the holder of a flight instructor certificate issued under this part with the appropriate rating on that certificate may— (i) Give training required to qualify a person for solo flight and solo cross-country flight; (ii) Endorse an applicant for a— (A) Pilot certificate or rating issued under this part;

	(B) Flight instructor certificate or rating issued under this part; or (C) Ground instructor certificate or rating issued under this part; (iii) Endorse a pilot logbook to show training given; or (iv) Endorse a student pilot certificate and logbook for solo operating privileges. (3) A flight instructor certificate issued under this part is not necessary— (i) Under paragraph (d)(2) of this section, if the training is given by the holder of a commercial pilot certificate with a lighter-than-air rating, provided the training is given in accordance with the privileges of the certificate in a lighter-than-air aircraft; (ii) Under paragraph (d)(2) of this section, if the training is given by the holder of an airline transport pilot certificate with a rating appropriate to the aircraft in which the training is given, provided the training is given in accordance with the privileges of the certificate and conducted in accordance with an approved air carrier training program approved under part 121 or part 135 of this chapter; (iii) Under paragraph (d)(2) of this section, if the training is given by a person who is qualified in accordance with subpart C of part 142 of this chapter, provided the training is conducted in accordance with an approved part 142 training program;

	(iv) Under paragraphs (d)(2)(i), (d)(2)(ii)(C), and (d)(2)(iii) of this section, if the training is given by the holder of a ground instructor certificate in accordance with the privileges of the certificate; or (v) Under paragraph (d)(2)(iii) of this section, if the training is given by an authorized flight instructor under §61.41 of this part.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em conformidade com o atual RBHA e o 61 FAR o piloto de linha aérea deve ter as prerrogativas de um instrutor de voo tendo em vista ter uma licença de grau superior e a sua experiencia.	Sugestão não acatada. Os requisitos para licença de piloto de linha aérea não contemplam os conhecimentos estabelecidos no RBAC 61.233(a)(2)(1), importantes para quem se dispõe a dar instrução. Além disso, a possibilidade de pilotos de linha aérea proverem instrução dentro de empresas 121 ou 135 permanece, em conformidade com os requisitos estabelecidos nos RBACs 121 e 135, como aplicável.

Contribuição n° 34	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.3 (d) Habilitação de voo por instrumentos (IFR): ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto 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.	FAR 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; (3) For a glider, a pilot certificate with a glider category rating and an airplane instrument rating; or (4) For an airship, a commercial pilot certificate with a lighter-than-air category rating and airship class rating.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em adequação e conformidade com o FAR somente o piloto em comando necessita ter uma habilitação IFR para voar em tal condição. Se a experiência da maior aviação do planeta permite tal fato é porque este tem se mostrado seguro e eficiente. Criar uma restrição nos qualifica como menos capazes sem razão de ser.	Sugestão não acatada. Tal exigência já faz parte do RBHA 61 atual, não representando um entrave para o desenvolvimento da aviação civil brasileira. Além disso, o requisito está harmonizado com o LAR 61 (61.015(d)).

Contribuição n° 35	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 (h) O piloto envolvido em acidente aeronáutico terá seu CCF e suas habilitações suspensas a partir da data do evento. (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão; e (3) ser aprovado em exame de perícia em simulador e/ou em voo, por um Inspetor de Aviação Civil – INSPAC ou examinador credenciado devidamente habilitado e qualificado, desde que não tenha sido o próprio a prover a instrução para revogação das suspensões.	FAR 61.3 (c) Medical certificate. (1) A person may serve as a required pilot flight crewmember of an aircraft only if that person holds the appropriate medical certificate issued under part 67 of this chapter, or other documentation acceptable to the FAA, that is in that person's physical possession or readily accessible in the aircraft. Paragraph (c)(2) of this section provides certain exceptions to the requirement to hold a medical certificate. (2) A person is not required to meet the requirements of paragraph (c)(1) of this section if that person— (i) Is exercising the privileges of a student pilot certificate while seeking a pilot certificate with a glider category rating, a balloon class rating, or glider or balloon privileges; (ii) Is exercising the privileges of a student pilot certificate while seeking a sport pilot certificate with other than glider or balloon privileges and holds a U.S. driver's license; (iii) Is exercising the privileges of a student pilot certificate while seeking a pilot certificate with a weight-shift-control aircraft category rating or a powered parachute category rating and holds a U.S. driver's license; (iv) Is exercising the privileges of a sport pilot certificate with glider or balloon privileges; (v) Is exercising the privileges of a sport pilot certificate with other than glider or balloon privileges and holds a U.S. driver's license. A person who has applied for or held a medical certificate may exercise the privileges of a sport pilot certificate using a U.S. driver's license only if that person—

	(A) Has been found eligible for the issuance of at least a third-class airman medical certificate at the time of his or her most recent application; and (B) Has not had his or her most recently issued medical certificate suspended or revoked or most recent Authorization for a Special Issuance of a Medical Certificate withdrawn. (vi) Is holding a pilot certificate with a balloon class rating and is piloting or providing training in a balloon as appropriate; (vii) Is holding a pilot certificate or a flight instructor certificate with a glider category rating, and is piloting or providing training in a glider, as appropriate; (viii) Except as provided in paragraph (c)(2)(vii) of this section, is exercising the privileges of a flight instructor certificate, provided the person is not acting as pilot in command or as a required pilot flight crewmember; (ix) Is exercising the privileges of a ground instructor certificate; (x) Is operating an aircraft within a foreign country using a pilot license issued by that country and possesses evidence of current medical qualification for that license; or (xi) Is operating an aircraft with a U.S. pilot certificate, issued on the basis of a foreign pilot license, issued under §61.75, and holds a medical certificate issued by the foreign country that issued the foreign pilot license, which is in that person's physical possession or readily accessible in the aircraft when exercising the privileges of that airman certificate. (xii) Is a pilot of the U.S. Armed Forces, has an up-to-date U.S. military medical examination, and holds military pilot flight status.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Tal procedimento sugerido para o RBAC não se encontra nem no LAR nem no FAR. Assim sendo sugiro a adequação do RBAC em	Sugestão não acatada. O procedimento de suspensão do CCF é necessário para garantir que a integridade física e mental do

função do FAR substituindo o texto proposto no RBAC pelo acima retirado do FAR.	aeronauta foi mantida após o acidente. Da mesma forma, a suspensão das habilitações e os procedimentos de treinamento e exame de perícia para proceder à revogação visam garantir a manutenção ou o reestabelecimento da proficiência técnica do aeronauta.

Contribuição n° 36	
Colaborador: JORGE LUIZ DE SOUZA jorge.souza@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC – GERENCIA-GERAL DE ANÁLISE E PESQUISA DA SEGURANÇA OPERACIONAL (GGAP)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	61.3(g) – Substituir o texto atual pelo Art. 88. Do CBAer – “Toda pessoa que tiver conhecimento de qualquer acidente de aviação ou da existência de restos ou despojos de aeronave tem o dever de comunicá-lo à autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido.” Uma vez que a Lei é maior que uma Norma. 61.3(h.1) - O PILOTO ENVOLVIDO EM INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE TERÁ SEU CCF SUSPENSO A PARTIR DA DATA DO EVENTO. SUAS HABILITAÇÕES SERÃO SUSPENSAS CASO O ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELA INVESTIGAÇÃO INFORME, NO DECORRER DA INVESTIGAÇÃO, QUE HOUVE PARTICIPAÇÃO DO FATOR OPERACIONAL PARA A OCORRÊNCIA. 61.3 (h.2) – CASO SEJA DETECTADA DURANTE O PROCESSO ADMINISTRATIVO A PARTICIPAÇÃO DO FATOR OPERACIONAL PARA A OCORRÊNCIA DO ACIDENTE OU DO INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE, A ANAC, AS HABILITAÇÕES DO PILOTO SERÃO SUSPENSAS. 61.3(i) – acrescentar ou incidente aeronáutico grave 61.3(j) - .....caso haja constatação, através da investigação, que não houve a participação do fator operacional para a ocorrência do

	acidente OU DO INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE. 61.13 – ...”deve ser feita através de formulário próprio apresentado à ANAC”.... - por que não especificar que o formulário pode ser enviado através de meio eletrônico? 61.23 – Expedição e validade dos ccfs – Alterar para EXPEDIÇÃO E VALIDADE DOS CCF 61.25 .....este regulamento deve informar à ANAC por escrito - por que não especificar que o formulário pode ser enviado através de meio eletrônico? 61.75 (A)(ii)(C), 61.97(a)(ii)(E) e 61.137(a)(ii)(G) – quando se tratar de licença de piloto para helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, A TRANSMISSÃO (CAIXA DE REDUÇÃO) quando for aplicável – o que significa? Não está claro?
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Além das correções necessárias, buscou-se padronizar o conteúdo entre os RBAC 61 e 67. Com relação às sugestões para inclusão no texto, buscou-se adequar o RBAC as ações tomadas no decorrer da investigação, adequando-as as necessidades dos órgãos responsáveis pelas ações de investigação, sejam operacionais ou administrativas.	61.3(g) – Sugestão não acatada por não contrariar nem impactar no disposto no CBA ou a NSCA 3-7. 61.3(h), (i) e (j) – Sugestão acatada para padronizar com o RBAC 67. 61.23 – A minuta que foi para a audiência pública já havia sido corrigida nesse ponto. 61.25 – A forma de cumprimento do requisito será expressa em Instrução Suplementar posteriormente. Demais – trata-se de um dos aspectos a serem abordados no curso teórico para concessão de licenças de piloto nas categorias helicótero ou aeronave de decolagem vertical.

Contribuição n° 37	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 38	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 39	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 40	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 41	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 42	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 43	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 44	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 45	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 46	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 47	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 48	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 49	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 50	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 51	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação

Contribuição n° 52	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 53	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 54	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 55	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 56	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 57	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 58	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 59	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 60	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 61	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 62	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 63	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 64	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 65	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 66	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 67	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC

Contribuição n° 68	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 69	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 70	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 71	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 72	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 73	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 74	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 75	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 76	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 77	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 78	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 79	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 80	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 81	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 82	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 83	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 84	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 85	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 86	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 87	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 88	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 89	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 90	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 91	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC

Contribuição n° 92	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 93	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 94	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 95	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 96	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 97	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 98	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 99	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 100	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 101	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 102	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 103	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 104	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 105	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 106	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 107	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC

Contribuição n° 108	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 109	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 110	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 111	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 112	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 113	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 114	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 115	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 116	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Pág 7 61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (h) O piloto envolvido em acidente aeronáutico terá seu CCF e suas habilitações suspensas a partir da data do evento.	(h) O piloto envolvido em acidente aeronáutico terá seu CCF e a habilitação referente ao equipamento envolvido no acidente suspensas a partir da data do evento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Um piloto que voa uma aeronave de grande porte na aviação comercial pode atuar como piloto de planador ou instrutor de voo num aeroclube nos seus momentos de folga. Observando com um olhar sistêmico, é fundamental que instrutores experientes possam passar conceitos e experiências aos pilotos iniciantes. Sabendo que é possível ter a habilitação suspensa da aeronave de grande porte que voa na empresa e comprometer sua carreira, em função de um acidente com uma aeronave de pequeno porte, o piloto não se sentirá confortável em passar seus conhecimentos a novos alunos. A fundamental suspensão do CCF já vai acarretar algum dissabor, mas nada que se compare a novo cheque na aeronave da empresa em que voa. Caso seja mantida a redação original, o texto do RBAC61 não esclarece como deverá ser feita a revogação da suspensão dos equipamentos que o piloto tem válidos na licença e não estiveram envolvidos no evento do acidente. Da mesma forma como não há lógica em suspender uma habilitação de Boeing num acidente com Boero, também não há por que ser submetido a voo de verificação em um Boeing se o acidente foi com um Boero.	Sugestão não acatada. A ocorrência de um acidente na vida de um piloto pode vir a afetar o seu desempenho e sua proficiência técnica em outras habilitações que não aquela na qual ocorreu o evento. Dessa forma, torna-se necessário que o piloto envolvido em acidente volte a operar (em qualquer habilitação) somente se houver garantias de que este mantém proficiente para tal. A suspensão de todas as habiliitações contribui para o afastamento do aeronavegante enquanto não forem providas as garantias acima expressas.

Contribuição n° 117	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 118	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 119	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 120	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 121	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 122	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 123	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 124	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 125	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 126	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 127	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 128	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 129	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 130	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 131	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 132	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 133	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 134	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 135	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 136	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 137	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 138	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 139	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 140	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC

Contribuição n° 141	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 142	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão fora de formato.

Contribuição n° 143	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 144	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 145	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 146	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 147	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 148	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 149	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 150	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (...) (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (...) (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão; e	61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (...) (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (...) (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão, quando existir exemplar disponível comercialmente para locação e o mesmo estiver aeronavegável; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitos dos planadores e motoplanadores registrados no Brasil são de modelos com exemplar único. Além disso, a esmagadora maioria dessas aeronaves opera em serviços aéreos privados, conforme o interesse de cada um de seus proprietários. Portanto, mesmo para aqueles modelos com mais de um exemplar no Brasil, seria necessário obter autorização do proprietário para o uso da aeronave por um terceiro. Nos RAROS casos em que tal proprietário fosse altruísta (o que raramente é o caso, em se tratando de bem móvel de propriedade privada), o mesmo exige a	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

realização de seguro de casco e de complementação das coberturas de responsabilidade civil para abranger valores acima dos limites mínimos obrigatórios. Como não há NENHUMA tradição, no ramo de seguros aeronáuticos no Brasil, de realização de tais coberturas para planadores, o custo de tal exigência provavelmente será proibitivo, quando não resultar em completa impossibilidade de cobertura por falta de dados atuariais.	

Contribuição n° 151	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão fora de formato.

Contribuição n° 152	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 153	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 154	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão

Contribuição n° 155	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 156	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 157	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 158	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 159	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 160	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 161	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 162	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 163	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 164	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 165	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 166	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 167	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 168	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 169	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 170	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 171	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 172	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 173	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 174	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 175	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 176	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 177	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 178	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 179	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 180	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 181	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 182	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 183	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 184	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 185	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 186	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 187	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 188	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 189	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 190	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 191	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 192	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 193	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 194	
Colaborador: Daniel Torelli Sandoval Peixoto daniel.torelli@aerogrips.com.br	**Instituição:** Aerogrips Consultoria Aeronáutica
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61 -3 (b) " expedidos ou validados pelo país de matrícula da aeronave." 61-3 (c) "Quando a aeronave for estrangeira e estiver sendo operada por tripulação titular de licenças e certificados expedidos pelo país de registro da aeronave, o certificado médico deve ter sido expedido pela autoridade de aviação civil do referido país." Autoridades aeronáuticas internacionais reconhecem as habilitações e exames médicos dos países emissores e em sua maioria quando não concedem co-validação aceitam o exame médico do país que emitiu a carteira. Alguns estados não possuem serviço de emissão de certificado médico próprio e assim a única saída para esses estados é aceitar de outros estados signatários	61-3 (c) Certificado de Capacidade Física: ninguém pode atuar como membro de tripulação de voo de aeronaves civis, de acordo com os preceitos estabelecidos por este regulamento, a menos que seja titular de um CCF válido, expedido em conformidade com o RBHA 67, ou RBAC que venha a substituí-lo, apropriado à respectiva licença. Quando a aeronave for estrangeira e estiver sendo operada por tripulação titular de licenças e certificados expedidos pelo país de registro da aeronave, o certificado médico deve ter sido expedido ou validado pela autoridade de aviação civil do referido país.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Alguns países como Cayman e Bermudas utilizam normas baseadas nas normas européias, o nome dessas normas é OTAR e são em sua maioria mais restritivas que as adotadas nos EUA e no Brasil, porém esses países reconhecem integralmente as habilitações e certificados médicos de países signatários da OACI e os pilotos necessitam apresentar esses documentos bem como registro de treinamento e experiência recente quando da solicitação de co-validação. Além disso anualmente o piloto deve apresentar suas habilitações e declarações de treinamento e CCF p/ renovar sua co-validação.	Sugestão acatada. As licenças e certificados devem estar adequados ao país de registro da aeronave que está sendo operada, seja por emissão ou por validação.

Contribuição n° 195	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 196	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 197	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 198	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 199	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 200	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 201	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 202	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 203	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 204	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 205	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 206	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC

Contribuição n° 207	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 208	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem "livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 209	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 210	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC.

Contribuição n° 211	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 212	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (a) Licença de piloto: ninguém pode atuar como piloto em comando ou copiloto a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil, a menos que seja titular e esteja portando uma licença de piloto com suas habilitações, expedida em conformidade com este regulamento, e Certificado de Capacidade Física - CCF, ambos válidos e apropriados à função que desempenha a bordo.	Entendemos que o porte da licença deverá ser obrigatório desde que haja citação do período máximo da expedição da licença pelo órgão regulador após o protocolo de entrega de toda a documentação pertinente para a expedição da mesma. O texto poderá ser formulado a critério da ANAC como melhor lhe for conveniente. A solicitação é baseada no direito Constitucional de que todo o cidadão tem “livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (Constituição Federal Brasileira de 1988, Título II, Artigo 5º, Inciso XIII).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Esse assunto será abordado em Instrução Suplementar (IS) própria que tratará do processo de certificação de pessoal dentro das 5 (cinco) fases de certificação proposta pela ICAO. Logo, a sugestão não foi acatada para o RBAC 61, mas sim para a IS a ser proposta assim que o RBAC 61 entrar em vigor.

Contribuição n° 213	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve: (1) ser considerado apto em nova inspeção de saúde; (2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo modelo daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;	(2) realizar treinamento periódico, constante do programa de treinamento estabelecido pelo RBAC 121 ou RBAC 135, como aplicável, ou, não se tratando de operação regida por nenhum dos regulamentos citados, realizar readaptação ao voo, com um instrutor de voo habilitado e qualificado, em aeronave de mesmo CATEGORIA daquela na qual ocorreu o acidente que originou a suspensão;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muitas vezes, na aviação geral, encontramos aeronaves na qual o seu modelo é único no Brasil (muitas vezes até na América Latina). Por isso entendemos que seria mais adequado que ao invés da readaptação ser no mesmo modelo na qual ocorreu o acidente, seria suficiente que a readaptação ocorresse com aeronave da mesma CATEGORIA. Isto tecnicamente é absolutamente aceitável, agilizando e desburocratizando o processo de retorno ao vôo. Embasamento: RBHA 61 § 61.5, letra (p), em vigor.	Sugestão não acatada, foi feita renumeração dos parágrafos

Contribuição n° 214	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; (vi) piloto de acrobacia; e (vii) piloto de ensaio.	explanaremos abaixo. (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; (iv) piloto rebocador de planador; (v) piloto lançador de paraquedista; e (vi) piloto de ensaio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O embasamento será descrito mais abaixo, quando do embasamento da subparte Q.	Sugestão não acatada. A fim de evitar-se que um portador de licença de piloto privado, com pouca experiência, faça manobras acrobáticas sem ter o conhecimento e a experiência necessária para tal, julgou-se importante a inclusão da habilitação, antes definida em IAC

Contribuição n° 215	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.3 Condições relativas à utilização de licenças, habilitações e autorizações (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	(e) Para os detentores da Licença de Piloto Privado com Habilitação em avião monomotor terrestre e/ou hidroavião ou anfíbio terrestre, emitidas segundo os termos deste regulamento, é concedida também a Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), mantendose os prazos estabelecidos de Revalidação na vigência que for menor estabelecida em 61.19, assim como a necessária experiência recente prevista em 61.21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em função das exigências e do conteúdo programático serem maiores e englobarem os conhecimentos técnicos da Habilitação de Piloto de Aeronave Leve (CPL), entendemos que a Habilitação de avião monomotor terrestre engloba a de aeronave leve (CPL), e hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Portanto solicitamos a prerrogativa do Piloto Privado de avião monomotor terrestre exercer também a Habilitação de CPL, e a de hidroavião ou anfibio terrestre a de aeronave leve anfíbia (CPL). Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão não acatada, pois as habilitações a serem averbadas nos certificados de piloto de aeronave leve terão designativos prórpios, diferentes dos designativos das habilitações de classe. Tais designativos poderão ser incluídos em uma licença de piloto desde que cumpridos os requisitos necessários para tal inclusão.

Contribuição n° 216	
Colaborador: Gustavo H. Albrecht : albrecht@abul.com.br	**Instituição:** Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.5 Licenças, habilitações e certificados emitidos em virtude deste regulamento (b) (4) (d) "É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo. "	Sem comentários
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não há como discutir esse tema, pois não há definição específica no RBHA 91 (??) sobre AERONAVE LEVE. Assim, solicito que essa Agência Reguladora prorrogue o prazo para a entrega de sugestões sobre a presente Audiência Pública, até que haja uma definição sobre o citado RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	O certificado de piloto de aeronave leve (CPL) virá substituir, de imediato, os atuais certificados de piloto de recreio (CPR) e de piloto desportivo (CPD); e após a transição dos atuais ultraleves para sua futura categorização, será relacionada somente às aeronaves classificadas como leves. A referência ao RBHA 91 está incorreta e será retificada.

Contribuição n° 217	
Colaborador: Raquel Grossi / raquel.grossi@anac.gov.br	**Instituição: ANAC / SSO / GPNO**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
. 61.5 Licenças, habilitações e certificados emitidos em virtude deste regulamento (a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste regulamento, para o desempenho de funções de piloto: (1) aluno piloto; (2) piloto privado; (3) piloto comercial; (4) piloto de tripulação múltipla; (5) piloto de linha aérea; (6) piloto de planador; e (7) piloto de balão livre. (b) São averbadas nas licenças indicadas no parágrafo (a) desta seção, as seguintes habilitações: (1) habilitações de categoria: as habilitações de categoria integram a denominação da graduação de todas as licenças e são regidas pelas prerrogativas e condições estabelecidas para a licença respectiva. São, ainda, averbadas nas licenças de piloto de planador, e balão livre, com a finalidade de estabelecer prazos de validade. As habilitações de categoria compreendem: (i) avião; (ii) helicóptero; (iii) aeronave de decolagem vertical; (iv) dirigível; (v) planador; e (vi) balão livre.	. 61.5 Licenças, habilitações e certificados emitidos em virtude deste regulamento (a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste regulamento, para o desempenho de funções de piloto: (1) aluno piloto; (2) piloto privado; (3) piloto comercial; (4) piloto de tripulação múltipla; (5) piloto de linha aérea; (6) piloto de planador; e (7) piloto de balão livre. (b) São averbadas nas licenças indicadas no parágrafo (a) desta seção, as seguintes habilitações: (1) habilitações de categoria: as habilitações de categoria integram a denominação da graduação de todas as licenças e são regidas pelas prerrogativas e condições estabelecidas para a licença respectiva. São, ainda, averbadas nas licenças de piloto de planador, e balão livre, com a finalidade de estabelecer prazos de validade. As habilitações de categoria compreendem: (i) avião; (ii) helicóptero; (iii) aeronave de decolagem vertical; (iv) dirigível; (v) planador; e (vi) balão livre.

(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos das seguintes 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; e (v) piloto de aeronave leve.	(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos das seguintes 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; e (v) aeronave leve.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não existe habilitação PILOTO de aeronave leve, e sim aeronave leve. O certificadod e piloto de aeronave leve já está definido no item 61.5 (d): (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	Sugestão acatada para correção do sentido do texto.

Contribuição n° 218	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.5 (a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste regulamento, para o desempenho de funções de piloto: (1) aluno piloto; (2) piloto privado; (3) piloto comercial; (4) piloto de tripulação múltipla; (5) piloto de linha aérea; (6) piloto de planador; e (7) piloto de balão livre.	RBHA 61.9 (a) São concedidas licenças, nos termos deste regulamento, para o desempenho de funções de piloto nas seguintes graduações: (1) piloto privado; (2) piloto comercial; e (3) piloto de linha aérea.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido o texto do RBHA o qual melhor se adéqua ao FAR. A criação de novas licenças não tem nenhuma razão de ser tendo em vista o histórico da aviação nacional e criaria maior dificuldade na formação de pessoal algo totalmente incompatível com a necessidade da aviação atual.	Sugestão não acatada. A estruturação de licenças propostas no texto do RBAC 61 tem por objetivo adequar nossas licenças ao estabelecido pela ICAO em seu Anexo à Conveção de Chicago.

Contribuição n° 219	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.5 - Licenças, habilitações e certificados emitidos em virtude deste regulamento. (v) piloto de aeronave leve. ..... (vii) piloto de ensaio.	(v) aeronave leve. ..... (vii) piloto de ensaio de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O nome do certificado é Certificado de Piloto de Aeronave Leve. Sendo assim e levando em consideração as demais habilitações de classe contidas no item 61.5 o correto seria “habilitação de aeronave leve” e não “habilitação de piloto de aeronave leve”. Incluir a palavra “de voo” após a palavra “ensaio” tendo em vista esta ser o nome da habilitação correta.	Sugestões não acatadas. O termo “piloto de ensaio de voo” para “piloto de ensaio” para melhor representar a atividade a que se referencia, e constará da Subparte B.

Contribuição n° 220	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.5 (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 voar com tripulação mínima de dois pilotos; (ii) aviões multimotores turbopropulsados; (iii) todos os helicópteros e aeronaves de decolagem vertical independente do número de pilotos requeridos pelo seu Certificado de Homologação de Tipo - CHT; e (iv) para qualquer tipo de aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC, independentemente da tripulação mínima requerida no seu Certificado de Homologação de Tipo - CHT.	FAR 61.5 (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. (iv) Second-in-command pilot type rating for aircraft that is certificated for operations with a minimum crew of at least two pilots.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja utilizado o texto do FAR para melhor adequarmos a nossa aviação aos padrões da maior e mais segura aviação do mundo, retirando os entraves os quais são retrógados e em nada ajudam o nosso desenvolvimento.	Sugestão não acatada. A classificação de habilitações de tipo da proposta segue o estabelecido no LAR 61.165(d)(3) e mantém o atualmente estabelecido no RBHA 61.9(b)(3), com a inclusão de aviões multimotores turbopropulsados.

Contribuição n° 221	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.5 (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 voar com tripulação mínima de dois pilotos; (ii) aviões multimotores turbopropulsados; (iii) todos os helicópteros e aeronaves de decolagem vertical independente do número de pilotos requeridos pelo seu Certificado de Homologação de Tipo - CHT; e (iv) para qualquer tipo de aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC, independentemente da tripulação mínima requerida no seu Certificado de Homologação de Tipo - CHT.	FAR 61.5 (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. (iv) Second-in-command pilot type rating for aircraft that is certificated for operations with a minimum crew of at least two pilots.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja utilizado o texto do FAR para melhor adequarmos a nossa aviação aos padrões da maior e mais segura aviação do mundo, retirando os entraves os quais são retrógados e em nada ajudam o nosso desenvolvimento.	Sugestão não acatada. A classificação de habilitações de tipo da proposta segue o estabelecido no LAR 61.165(d)(3) e mantém o atualmente estabelecido no RBHA 61.9(b)(3), com a inclusão de aviões multimotores turbopropulsados.

Contribuição n° 222	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.5 (a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste regulamento, para o desempenho de funções de piloto: (1) aluno piloto; (2) piloto privado; (3) piloto comercial; (4) piloto de tripulação múltipla; (5) piloto de linha aérea; (6) piloto de planador; e (7) piloto de balão livre.	RBHA 61.9 (a) São concedidas licenças, nos termos deste regulamento, para o desempenho de funções de piloto nas seguintes graduações: (1) piloto privado; (2) piloto comercial; e (3) piloto de linha aérea.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido o texto do RBHA o qual melhor se adéqua ao FAR. A criação de novas licenças não tem nenhuma razão de ser tendo em vista o histórico da aviação nacional e criaria maior dificuldade na formação de pessoal algo totalmente incompatível com a necessidade da aviação atual.	Sugestão não acatada. A estruturação de licenças propostas no texto do RBAC 61 tem por objetivo adequar nossas licenças ao estabelecido pela ICAO em seu Anexo à Conveção de Chicago.

Contribuição n° 223	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.5 (a) São concedidas as seguintes licenças, nos termos deste regulamento, para o desempenho de funções de piloto: (1) aluno piloto; (2) piloto privado; (3) piloto comercial; (4) piloto de tripulação múltipla; (5) piloto de linha aérea; (6) piloto de planador; e (7) piloto de balão livre.	RBHA 61.9 (a) São concedidas licenças, nos termos deste regulamento, para o desempenho de funções de piloto nas seguintes graduações: (1) piloto privado; (2) piloto comercial; e (3) piloto de linha aérea.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido o texto do RBHA o qual melhor se adéqua ao FAR. A criação de novas licenças não tem nenhuma razão de ser tendo em vista o histórico da aviação nacional e criaria maior dificuldade na formação de pessoal algo totalmente incompatível com a necessidade da aviação atual.	Sugestão não acatada.

Contribuição n° 224	
Colaborador: Laerte José Carvalho Coutinho laerte@incopro.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.5 Licenças, habilitações e certificados emitidos em virtude deste regulamento (d) É concedido, ainda, o certificado de piloto de aeronave leve (CPL), segundo os termos deste regulamento, para pilotos de aeronaves classificadas como leves segundo os requisitos do RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo.	Sem sugestão
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não há como discutir esse tema, enquanto não houver definição específica no RBHA 91 (??) sobre AERONAVE LEVE. Desde já solicito a essa Agência Reguladora que prorrogue o prazo de sugestões dessa Audiência Pública, enquanto tal definição não for expressa no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil ou documento equivalente.	O certificado de piloto de aeronave leve (CPL) virá substituir, de imediato, os atuais certificados de piloto de recreio (CPR) e de piloto desportivo (CPD); e após a transição dos atuais ultraleves para sua futura categorização, será relacionada somente às aeronaves classificadas como leves. A referência ao RBHA 91 está incorreta e será retificada.

Contribuição n° 225	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág10 61.7 Licenças e habilitações obsoletas (a) Nenhuma licença expedida pela ANAC até a data de publicação da primeira edição deste regulamento, terá validade além de 31 de dezembro de 2015.	(a) Nenhum documento individual de licença expedido pela ANAC até a data de publicação da primeira edição deste regulamento, terá validade além de 31 de dezembro de 2015.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Expedir uma licença pode simplesmente significar que o piloto cumpriu as exigências da ANAC e passa a ser possuidor de uma licença prevista neste regulamento. É importante esclarecer que este item refere-se ao documento expedido pela ANAC	Sugestão acatada por melhor expressar o sentido da proposta.

Contribuição n° 226	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas internacionais na aviação civil (d) A partir de 01 de junho de 2010, todas as licenças de pilotos brasileiros que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas terão averbadas a observação relativa à Proficiência Linguística do piloto em Português ("Português Nível 6"), caso cumpram os requisitos abaixo: (1) possuir CCF válido; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para, no mínimo, a licença de piloto privado.	61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas internacionais na aviação civil (d) A partir de 01 de junho de 2010, todas as licenças de pilotos brasileiros que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas terão averbadas a observação relativa à Proficiência Linguística do piloto em Português ("Português Nível 6"), caso cumpram os requisitos abaixo: (1) possuir CCF válido; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para, no mínimo, a licença de piloto privado, de piloto de planador ou de piloto de balão livre.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme o Anexo 1 da ICAO, as licenças de piloto de planador e de balão livre estão fora do "guarda-chuva" da licença de piloto privado, que abrange apenas aviões, helicópteros, avião de decolagem vertical e dirigíveis. Muito embora não existam requisitos ICAO de proficiência linguística EM INGLÊS para pilotos de planador e de balão livre, existem requisitos mais genéricos de proficiência na língua do país emissor da licença e, nesse aspecto, pilotos de planador e de balão livre devem também ser incluídos.	Texto revisto e atualizado.

Contribuição n° 227	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento,
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que não seja necessário o curso teórico em escola homologada. Somente uma prova de verificação dos conhecimentos teóricos já é o suficiente para avaliar o conhecimento teórico. O fato é que hoje as provas são mal elaboradas, com erros	Solicitação não acatada. A realização da prova, por mais completa que seja a prova, não é capaz de garantir por si só que o examinando possui os conhecimentos teóricos mínimos exigidos para as funções e as prerrogativas que pretende exercer. O curso teórico certificado cumpre melhor este papel e a prova torna-se um

didáticos, e desatualizadas. Sabemos que é muito difícil um aluno ter sucesso em um exame teórico, quando este é bem elaborado, sem ter realizado um curso preparatório, mas isto não significa a sua obrigatoriedade. A exigência de curso também não é encontrada na legislação internacional como o FAR e o LAR.	instrumento a mais para a certificação de conhecimentos teóricos do candidato.

Contribuição n° 228	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento,
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Solicitação não acatada. A realização da prova, por mais completa que seja a prova, não é capaz de garantir por si só que o examinando possui os conhecimentos teóricos mínimos exigidos para as funções e as prerrogativas que pretende exercer. O curso teórico certificado cumpre melhor este papel e a prova

	torna-se um instrumento a mais para a certificação de conhecimentos teóricos do candidato.

Contribuição n° 229	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento,
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que não seja necessário o curso teórico em escola homologada. Somente uma prova de verificação dos conhecimentos teóricos já é o suficiente para avaliar o conhecimento teórico. O fato é que hoje as provas são mal elaboradas, com erros	Solicitação não acatada. A realização da prova, por mais completa que seja a prova, não é capaz de garantir por si só que o examinando possui os conhecimentos teóricos mínimos exigidos para as funções e as prerrogativas que pretende exercer. O curso teórico certificado cumpre melhor este papel e a prova torna-se um

didáticos, e desatualizadas. Sabemos que é muito difícil um aluno ter sucesso em um exame teórico, quando este é bem elaborado, sem ter realizado um curso preparatório, mas isto não significa a sua obrigatoriedade. A exigência de curso também não é encontrada na legislação internacional como o FAR e o LAR.	instrumento a mais para a certificação de conhecimentos teóricos do candidato.

Contribuição n° 230	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento,
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que não seja necessário o curso teórico em escola homologada. Somente uma prova de verificação dos conhecimentos teóricos já é o suficiente para avaliar o conhecimento teórico. O fato é que hoje as provas são mal elaboradas, com erros	Solicitação não acatada. A realização da prova, por mais completa que seja a prova, não é capaz de garantir por si só que o examinando possui os conhecimentos teóricos mínimos exigidos para as funções e as prerrogativas que pretende exercer. O curso teórico certificado cumpre melhor este papel e a prova torna-se um

didáticos, e desatualizadas. Sabemos que é muito difícil um aluno ter sucesso em um exame teórico, quando este é bem elaborado, sem ter realizado um curso preparatório, mas isto não significa a sua obrigatoriedade. A exigência de curso também não é encontrada na legislação internacional como o FAR e o LAR.	instrumento a mais para a certificação de conhecimentos teóricos do candidato.

Contribuição n° 231	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.13 – Solicitação de licenças e/ou habilitações. (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (b) O solicitante que reúna os requisitos estabelecidos neste regulamento e seja aprovado no exame de perícia, pode obter uma licença apropriada com suas correspondentes habilitações. (c) O titular de uma licença expedida em conformidade com este regulamento, que tenha tido essa licença cassada, não pode requerer outra, a menos que comprove que os motivos que deram origem à cassação não produzem mais efeito, prescreveram ou foram superados de forma definitiva. (d) O titular de uma licença expedida em conformidade com este regulamento, cujas habilitações estejam suspensas, não pode requerer qualquer outra licença, habilitação ou averbação de qualificação enquanto vigorar esta suspensão.	61.13 – Solicitação de licenças, certificados e/ou habilitações. (a) A solicitação para a concessão de uma licença, certificado e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença, certificado e/ou habilitação requerida. Para tanto: (b) O solicitante que reúna os requisitos estabelecidos neste regulamento e seja aprovado no exame de perícia, pode obter uma licença ou certificado apropriado com suas correspondentes habilitações. (c) O titular de uma licença ou certificado expedida em conformidade com este regulamento, que tenha tido essa licença ou certificado cassada, não pode requerer outra, a menos que comprove que os motivos que deram origem à cassação não produzem mais efeito, prescreveram ou foram superados de forma definitiva. (d) O titular de uma licença **ou certificado** expedida em conformidade com este regulamento, cujas habilitações estejam suspensas, não pode requerer qualquer outra licença, habilitação ou averbação de qualificação enquanto vigorar esta suspensão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**

Incluir no texto a palavra “certificado” tendo em vista que não existe previsão no RBAC 61 de como solicitar um certificado	Solicitação acatada por melhor expressar o objetivo do requisito.

Contribuição n° 232	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dell Aglio luiz.dellaglio@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o

CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

Contribuição n° 233	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações..	RBHA 61.17 (e) Para que um solicitante possa requerer redução de experiência prevista neste regulamento, ele deve comprovar ter realizado em entidade de treinamento homologada um programa de instrução aprovado pela ANAC, sem interrupção e sob supervisão de um instrutor devidamente habilitado e qualificado. Este programa de instrução deve propiciar ao aluno um nível de competência pelo menos igual ao requerido daqueles que concluem o curso no total de horas previsto neste regulamento sem a redução de experiência.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não há razão para a retirada do texto acima presente no RBHA. O mesmo deve ser mantido no RBAC, pois tem que estar previsto uma redução em função de analise de algum tipo de treinamento que venha a ser realizado no futuro, não existente hoje o qual seja mais eficiente ou experiência anterior do piloto.	Solicitação não acatada, uma vez que a possibilidade de redução de requisitos permanece existindo e encontra-se expressa em detalhes, de acordo com cada licença e/ou habilitação, dentro das seções referentes aos requisitos para concessão da licença e/ou habilitação pertinente. O RBHA 61.17(e) foi retiridado da proposta do RBAC por uma questão de reestruturação da seção, apenas.

Contribuição n° 234	
Colaborador: : julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações	RBHA 61.17 (e) Para que um solicitante possa requerer redução de experiência prevista neste regulamento, ele deve comprovar ter realizado em entidade de treinamento homologada um programa de instrução aprovado pela ANAC, sem interrupção e sob supervisão de um instrutor devidamente habilitado e qualificado. Este programa de instrução deve propiciar ao aluno um nível de competência pelo menos igual ao requerido daqueles que concluem o curso no total de horas previsto neste regulamento sem a redução de experiência.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não há razão para a retirada do texto acima presente no RBHA. O mesmo deve ser mantido no RBAC, pois tem que estar previsto uma redução em função de analise de algum tipo de treinamento que venha a ser realizado no futuro, não existente hoje o qual seja mais eficiente ou experiência anterior do piloto.	Solicitação não acatada, uma vez que a possibilidade de redução de requisitos permanece existindo e encontra-se expressa em detalhes, de acordo com cada licença e/ou habilitação, dentro das seções referentes aos requisitos para concessão da licença e/ou habilitação pertinente. O RBHA 61.17(e) foi retiridado da proposta do RBAC por uma questão de reestruturação da seção, apenas.

Contribuição n° 235	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 236	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 237	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 238	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 239	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	formação dos pilotos, em todos os níveis.

Contribuição n° 240	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 241	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 242	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 243	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 244	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 245	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	formação dos pilotos, em todos os níveis.

Contribuição n° 246	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 247	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	formação dos pilotos, em todos os níveis.

Contribuição n° 248	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 249	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 250	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da

durante a instrução prática, através dos briefings, e serão verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	formação dos pilotos, em todos os níveis.

Contribuição n° 251	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 252	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da

durante a instrução prática, através dos briefings, e serão verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	formação dos pilotos, em todos os níveis.

Contribuição n° 253	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 254	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 255	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 256	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 257	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 258	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 259	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 260	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 261	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 262	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 263	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 264	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 265	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 266	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 267	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 268	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 269	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 270	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida.	61.13 Solicitação de licenças, e/ou habilitações e certificados (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação licença, habilitação ou certificado de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. licença, habilitação ou certificado requerido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Faltou a menção aos certificados (no caso, certificado de piloto de aeronave leve), caso a ANAC pense em empregar os mesmos procedimentos de 61.13 (a).	Solicitação acatada, através da contribuição nº 231, por melhor expressar o objetivo do requisito.

Contribuição n° 271	
Colaborador: **Thomas Milko /** retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; e	61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento. Para as licenças de piloto comercial, piloto de tripulação múltipla e piloto de linha aérea, somente após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos para as licenças de piloto privado, piloto comercial, piloto de tripulação múltipla e piloto de linha aérea, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC, seja através dos RBHA 141 ou 142, ou ainda dos RBACs que vierem a substituí-los, seja através do RBHA 140 ou RBAC que venha a substituí-lo, para o caso dos cursos autorizados de piloto privado e piloto comercial; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para as licenças de piloto de planador e de balão livre NÃO HÁ QUALQUER PREVISÃO, SEGUNDO O ANEXO 1 DA ICAO, de que os cursos sejam realizados em âmbito de escolas certificadas em moldes similares ao previsto no RBHA 141. Para as licenças	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da

de piloto privado e comercial, existe previsão, mas não obrigatoriedade. O assunto foi discutido em detalhes por ocasião das contribuições da FBVV na audiência pública do RBAC 41. Além disso, devido ao caráter voluntário dos instrutores de voo a vela no Brasil, e devido às peculiariedades da atividade, que exige a presença dos alunos na pista durante toda a jornada, não existe curso com aulas teóricas. Já tradicionalmente há décadas, não apenas no Brasil, mas praticamente no mundo todo, o aluno estuda o material escrito nas suas horas vagas, no seu domicílio, e esclarece suas dúvidas “in loco”, isto é, na pista, quando está apoiando a operação de voo de outros alunos. Como normalmente um aluno leva no mínimo um ano mas frequentemente dois anos desde o início de seus voos até que possa solar (uma vez que as operações de voo a vela ocorrem nos fins-de-semana), há tempo suficiente para os estudos autônomos. No Brasil, assim como na maioria dos países aeronauticamente desenvolvidos do mundo, existe um exame teórico, aplicado pela Autoridade de Aviação Civil ou seus representantes, e a ele devem se submeter todos os candidatos à licença de piloto de planador. Por fim, quando se fala de “curso autorizado” ao invés de “curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo”, é necessário incluir os cursos das entidades autorizadas a funcionar conforme o RBHA 140, os aeroclubes.	formação dos pilotos, em todos os níveis.

Contribuição n° 272	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 273	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 274	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 275	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 276	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 277	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	formação dos pilotos, em todos os níveis.

Contribuição n° 278	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 279	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 280	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.13 Solicitação de licenças e/ou habilitações (a) A solicitação para a concessão de uma licença e/ou de uma habilitação de acordo com este regulamento deve ser feita através de preenchimento de formulário próprio, apresentado à ANAC, após o requerente ter atendido aos requisitos de idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo e experiência de voo previstos neste regulamento, correspondentes à licença e/ou habilitação requerida. Para tanto: (1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC;	(1) o requisito de conhecimentos teóricos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame teórico envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, após ter realizado, com aproveitamento, um curso específico em escola certificada nos termos do RBHA 141, ou RBAC que venha a substituí-lo, ou em centro de treinamento certificado nos termos do RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo, e com autorização vigente. Desta forma, para prestar exame de conhecimentos teóricos, é compulsória a prévia conclusão, com aprovação, do correspondente curso autorizado pela ANAC; com exceção daqueles cursos nos quais é especificado em sua subparte a não necessidade do curso em escola homologada, assim como a não realização do exame teórico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para alguns cursos, como Piloto Rebocador de Planador e CPL, solicitamos não ser necessário o curso teórico em escola homologada, e nem a prova de verificação dos conhecimentos teóricos, uma vez que tais conhecimentos serão ministrados durante a instrução prática, através dos briefings, e serão	Solicitação não acatada. A intenção é desenvolver e incentivar o desenvlvimento de cursos específicos para todas as licenças, certificados e habilitações, de maneira que possa haver um incremento na qualidade, além de uma maior padronização, da formação dos pilotos, em todos os níveis.

verificados no exame prático. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.69 CFR (antigo FAR)61 § 61.113	

Contribuição n° 281	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Pág 12 61.15 Autorização especial para realização de voo (a) Pode ser concedida autorização especial para realização de voos nos casos de: (1) voo de instrução, sem transporte de passageiro ou carga, com objetivo de obtenção de habilitação adicional;	Excluir o item (1)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O vôo de instrução sem transporte de passageiros ou carga onera demais a formação de novos aviadores. Poderíamos chegar a um meio termo entre o que é feito na aviação comercial, onde um co-piloto voa em instrução com passageiros e carga a bordo, e as exigências e disponibilidade da aviação geral. Existem fases da instrução em que a presença de carga ou passageiros a bordo não é recomendável. Por outro lado, há fases em que não compromete a segurança e a operação	Sugestão não acatada. A autorização especial proposta no subparágrafo 61.15(a)(1) destina-se a vôos de instrução relaizados em aeronaves tipo, certificadas para tripulação mínima de dois pilotos, onde somente um deles (o instrutor) estará com a habilitação pertinente averbada em sua licença, estando o outro piloto (instruendo) ainda em processo de obtenção de tal habilitação. Por não estar a tripulação completa, fica vetado o aproveitamento comercial nesses tipos de voo, que devem ser destinados e restritos apenas à instrução. A possibilidade de realização de instrução em voo com aproveitamento comercial existe, nos casos em que a tripulação exigida para operação da aeronave utilizada na instrução estiver completa. Se a aeronave em questão exigir dois pilotos, por exemplo, além do instrutor e do instruendo, deverá estar a bordo também um piloto de segurança (safety pilot) plenamente habilitado e qualificado para assumir um posto de comando e operar o equipamento em caso de emergências, como incapacitação do instrutor.

Contribuição n° 282	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.15 - Autorização especial para realização de voo. (1) voo de instrução, sem transporte de passageiro ou carga, com objetivo de obtenção de habilitação adicional;	61.15 - Autorização especial para realização de voo. (1) voo de instrução, sem transporte de passageiro ou carga, com objetivo de obtenção de habilitação de tipo com validade limitada ao tempo necessário para conclusão da instrução;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro incluír “habilitação de tipo” visto que o item 61.15 refere-se ao item 61.213 (3) (iii) do RBAC 61 e também o texto “com validade limitada ao tempo necessário para conclusão da instrução” tendo em vista que somente nesta autorização não consta a validade da autorização.	Sugestão parcialmente acatada. Será incluído o texto “com validade limitada ao tempo necessário para conclusão da instrução”. A autorização para instrução será destinada a aeronaves tipo certificadas para, no mínimo, dois pilotos, porém, esse ponto não será explicitado no texto do regulmanto, sendo melhor especificado e detalhado em Instrução Suplementar. Tal procedimento visa dar maior flexibilidade ao subparágrafo do regulamento e possibilitar maior agilidade para possíveis adequações que possam ser necessárias no futuro.

Contribuição n° 283	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.15 - Autorização especial para realização de voo. (1) voo de instrução, sem transporte de passageiro ou carga, com objetivo de obtenção de habilitação adicional;	61.15 - Autorização especial para realização de voo. (1) voo de instrução, sem transporte de passageiro ou carga, com objetivo de obtenção de habilitação de tipo com validade limitada ao tempo necessário para conclusão da instrução;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro incluír “habilitação de tipo” visto que o item 61.15 refere-se ao item 61.213 (3) (iii) do RBAC 61 e também o texto “com validade limitada ao tempo necessário para conclusão da instrução” tendo em vista que somente nesta autorização não consta a validade da autorização.	Sugestão parcialmente acatada. Será incluído o texto “com validade limitada ao tempo necessário para conclusão da instrução”. A autorização para instrução será destinada a aeronaves tipo certificadas para, no mínimo, dois pilotos, porém, esse ponto não será explicitado no texto do regulmanto, sendo melhor especificado e detalhado em Instrução Suplementar. Tal procedimento visa dar maior flexibilidade ao subparágrafo do regulamento e possibilitar maior agilidade para possíveis adequações que possam ser necessárias no futuro

Contribuição n° 284	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.15 (4) instrutores estrangeiros para ministrar instrução de voo em aeronave que não possua, no País, instrutores devidamente habilitados e qualificados disponíveis para ministrar a instrução requerida, com validade limitada: às validades das licenças e certificados estrangeiros originais, ao visto de estadia no País, ao contrato de trabalho do piloto no País ou a 6 (seis) meses, de todos o que for menor.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a retirada do parágrafo acima por se tratar de um ato impatriótico uma vez que a aviação é caso de segurança nacional. Nestes casos a instrução deve ocorre no país fabricante da aeronave onde se tem os melhores recursos para tal.	Sugestão não acatada. O parágrafo visa regulamentar o disposto no artigo 158 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86). Além disso, existem casos muito específicos onde a instrução deve ser realizada (total ou parcialmente) no(s) local(ais) onde será(ao) realizada(s) a(s) operação(ões).

Contribuição n° 285	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.15 (1) voo de instrução, sem transporte de passageiro ou carga, com objetivo de obtenção de habilitação adicional;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a retirada do parágrafo acima, pois a instrução com carga ou passageiros vem sido realizado desde sempre sem haver nenhum caso o qual a segurança de voo tenha sido afetada. Alem disto é uma maneira de viabilizar a instrução devido ao alto custo do voo. Em todos estes anos o bom senso tem permitido que esta combinação seja usada sem que haja detrimento da segurança de voo. Desta maneira os instrutores sabem em que fase do voo ou da instrução é possível permitir que o aluno controle a aeronave ou quanto à instrução se faz por demonstração.	Sugestão não acatada. A autorização especial proposta no subparágrafo 61.15(a)(1) destina-se a vôos de instrução relaizados em aeronaves tipo, certificadas para tripulação mínima de dois pilotos, onde somente um deles (o instrutor) estará com a habilitação pertinente averbada em sua licença, estando o outro piloto (instruendo) ainda em processo de obtenção de tal habilitação. Por não estar a tripulação completa, fica vetado o aproveitamento comercial nesses tipos de voo, que devem ser destinados e restritos apenas à instrução. A possibilidade de realização de instrução em voo com aproveitamento comercial existe, nos casos em que a tripulação exigida para operação da aeronave utilizada na instrução estiver completa. Se a aeronave em questão exigir dois pilotos, por exemplo, além do instrutor e do instruendo, deverá estar a bordo também um piloto de segurança (safety pilot) plenamente habilitado e qualificado para assumir um posto de comando e operar o equipamento em caso de emergências, como incapacitação do instrutor.

Contribuição n° 286	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.15 (4) instrutores estrangeiros para ministrar instrução de voo em aeronave que não possua, no País, instrutores devidamente habilitados e qualificados disponíveis para ministrar a instrução requerida, com validade limitada: às validades das licenças e certificados estrangeiros originais, ao visto de estadia no País, ao contrato de trabalho do piloto no País ou a 6 (seis) meses, de todos o que for menor.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a retirada do parágrafo acima por se tratar de um ato impatriótico uma vez que a aviação é caso de segurança nacional. Nestes casos a instrução deve ocorre no país fabricante da aeronave onde se tem os melhores recursos para tal.	Sugestão não acatada. O parágrafo visa regulamentar o disposto no artigo 158 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei nº 7.565/86). Além disso, existem casos muito específicos onde a instrução deve ser realizada (total ou parcialmente) no(s) local(ais) onde será(ao) realizada(s) a(s) operação(ões).

Contribuição n° 287	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.15 Autorização especial para realização de voo (4) instrutores estrangeiros para ministrar instrução de voo em aeronave que não possua, no País, instrutores devidamente habilitados e qualificados disponíveis para ministrar a instrução requerida, com validade limitada: às validades das licenças e certificados estrangeiros originais, ao visto de estadia no País, ao contrato de trabalho do piloto no País ou a 6 (seis) meses, de todos o que for menor.	(4) instrutores estrangeiros para ministrar instrução de voo em aeronave que não possua, no País, instrutores devidamente habilitados e qualificados disponíveis para ministrar a instrução requerida, com validade limitada: às validades das licenças e certificados estrangeiros originais, ao visto de estadia no País, ao contrato de trabalho do piloto no País, quando for o caso, ou a 6 (seis) meses, de todos o que for menor.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Se a ANAC pretender manter a menção “de todos o que for menor”, então é necessário acrescentar a expressão “quando for o caso” conforme acima, pois no caso do voo a vela a imensa maioria dos instrutores NO MUNDO não exerce a atividade profissionalmente, isto é, não recebem remuneração e, portanto, jamais terão contrato de trabalho no País.	Sugestão acatada por melhor expressar a finalidade do requisito.

Contribuição n° 288	
Colaborador: : julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.15 (1) voo de instrução, sem transporte de passageiro ou carga, com objetivo de obtenção de habilitação adicional;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a retirada do parágrafo acima, pois a instrução com carga ou passageiros vem sido realizado desde sempre sem haver nenhum caso o qual a segurança de voo tenha sido afetada. Alem disto é uma maneira de viabilizar a instrução devido ao alto custo do voo. Em todos estes anos o bom senso tem permitido que esta combinação seja usada sem que haja detrimento da segurança de voo. Desta maneira os instrutores sabem em que fase do voo ou da instrução é possível permitir que o aluno controle a aeronave ou quanto à instrução se faz por demonstração.	Sugestão não acatada. A autorização especial proposta no subparágrafo 61.15(a)(1) destina-se a vôos de instrução relaizados em aeronaves tipo, certificadas para tripulação mínima de dois pilotos, onde somente um deles (o instrutor) estará com a habilitação pertinente averbada em sua licença, estando o outro piloto (instruendo) ainda em processo de obtenção de tal habilitação. Por não estar a tripulação completa, fica vetado o aproveitamento comercial nesses tipos de voo, que devem ser destinados e restritos apenas à instrução. A possibilidade de realização de instrução em voo com aproveitamento comercial existe, nos casos em que a tripulação exigida para operação da aeronave utilizada na instrução estiver completa. Se a aeronave em questão exigir dois pilotos, por exemplo, além do instrutor e do instruendo, deverá estar a bordo também um piloto de segurança (safety pilot) plenamente habilitado e qualificado para assumir um posto de comando e operar o equipamento em caso de emergências, como incapacitação do instrutor.

Contribuição n° 289	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.17 - Vigência das licenças de pilotos. a) A licença de piloto é permanente, com exceção da licença de aluno piloto que tem validade de 24 (vinte e quatro) meses. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:	61.17 - Vigência das licenças e certificados de pilotos. (a) A licença ou certificado de piloto é permanente, com exceção da licença de aluno piloto que tem validade de 24 (vinte e quatro) meses. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Incluir no texto a palavra “certificado” tendo em vista que não existe previsão, no RBAC 61, da validade do certificado.	Sugestão acatada por melhor expressão a finalidade do requisito.

Contribuição n° 290	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (...) (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (...) (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	61.19 Validade das habilitações de piloto (...) (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (...) (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses no caso da categoria avião e 36(trinta e seis) meses no caso das categorias planador e balão livre
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Devido ao fato de que houve descasamento no cronograma das diversas audiências públicas relativas a RBACs, ainda não existe definição oficial de aeronave leve. No entanto, sabe-se que as mesmas serão de difrentes tipos, não apenas aviões. A redação inicial não levou em conta a existência de aeronave leve tipo planador e tipo balão livre.	Sugestão acatada de forma diferente. As habilitações para o Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL) terão, todas, validade de 36 (trinta e seis) meses, independente de sua categoria.

Contribuição n° 291	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	Não sugestão de texto para este capitulo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que as habilitações não devem ter validade a exemplo do que acontece nos regulamentos internacionais como FAR e LAR.	Sugestão não acatada. Entendemos que a presente sugestão é pertinente, porém inviável de ser estabelecida nesse momento. A validade da habilitação ainda constitui-se em um instrumento

Piloto de Acrobacia também não deve ser uma Habilitação.	inprescindível para fiscalização e garantia da manutenção de proficiência técnica dos aeronavegantes. Ao final do processo de revisão das legislações de aviação civil será possível rever a viabilidade de tornar as habilitações com validade indeterminada no tempo, tendo como balizadores a manutenção dos conhecimentos teóricos e práticos através de realização de treinamentos periódicos e cheques operacionais.

Contribuição n° 292	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	Não sugestão de texto para este capitulo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Falta justificativa por parte do colaborador.

Contribuição n° 293	
Colaborador: DANIEL PISANI DIAS pisanid@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; 61.225 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de voo por instrumentos são as de pilotar, em condições de voo por instrumentos, aeronaves da categoria correspondente à licença em que tenha sido averbada a habilitação referida. (b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos possam ser exercidas em aeronaves multimotoras, o solicitante deve ter demonstrado para um examinador credenciado ou INSPAC, em aeronave desta classe ou tipo, capacidade de operá-la exclusivamente por instrumentos, em condições simuladas de um motor inoperante. 61.21 Experiência recente (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais	61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; 61.225 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de voo por instrumentos são as de pilotar, em condições de voo por instrumentos, aeronaves da categoria correspondente à licença em que tenha sido averbada a habilitação referida. (b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos possam ser exercidas em aeronaves multimotoras, o solicitante deve ter demonstrado para um examinador credenciado ou INSPAC, em aeronave desta classe ou tipo, capacidade de operá-la exclusivamente por instrumentos, em condições simuladas de um motor inoperante. (c) As prerrogativas do titular da habilitação de voo por instrumentos deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de voo por

ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	instrumentos. Quando o piloto possuir a habitação de voo por instrumentos em aeronave classe multimotor, a verificação de perícia para fins de revalidação da habilitação de voo por instrumentos realizada em aeronave monomotor, permite a revalidação da habilitação de voo por instrumentos em aeronave multimotor até a validade da habilitação de classe multimotor. 61.21 Experiência recente Porque não usar o mesmo critério da FAA, conforme texto abaixo: (c) Instrument experience. Except as provided in paragraph (e) of this section, a person may act as pilot in command under IFR or weather conditions less than the minimums prescribed for VFR only if: (1) Use of an airplane, powered-lift, helicopter, or airship for maintaining instrument experience. Within the 6 calendar months preceding the month of the flight, that person performed and logged at least the following tasks and iterations in an airplane, powered-lift, helicopter, or airship, as appropriate, for the instrument rating privileges to be maintained in actual weather conditions, or under simulated conditions using a view-limiting device that involves having performed the following (i) Six instrument approaches. (ii) Holding procedures and tasks. (iii) Intercepting and tracking courses through the use of navigational electronic systems. (2) Use of a flight simulator or flight training device for maintaining instrument experience. Within the 6 calendar months preceding the month of the flight, that person performed and logged at least the following tasks and iterations in a flight simulator or flight training device, provided the flight simulator or flight training device represents the category of aircraft for the instrument rating

	privileges to be maintained and involves having performed the following Six instrument approaches. Holding procedures and tasks. Intercepting and tracking courses through the use of navigational electronic systems. (3) Use of an aviation training device for maintaining instrument experience. Within the 2 calendar months preceding the month of the flight, that person performed and logged at least the following tasks, iterations, and time in an aviation training device and has performed the following (i) Three hours of instrument experience. (ii) Holding procedures and tasks. (iii) Six instrument approaches. (iv) Two unusual attitude recoveries while in a descending, Vne airspeed condition and two unusual attitude recoveries while in an ascending, stall speed condition. (v) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems. (4) Combination of completing instrument experience in an aircraft and a flight simulator, flight training device, and aviation training device. A person who elects to complete the instrument experience with a combination of an aircraft, flight simulator or flight training device, and aviation training device must have performed and logged the following within the 6 calendar months preceding the month of the flight (i) Instrument experience in an airplane, powered-lift, helicopter, or airship, as appropriate, for the instrument rating privileges to be maintained, performed in actual weather conditions, or under simulated weather conditions while using a view-limiting device, on

	the following instrument currency tasks: (A) Instrument approaches. (B) Holding procedures and tasks. (C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems. (ii) Instrument experience in a flight simulator or flight training device that represents the category of aircraft for the instrument rating privileges to be maintained and involves performing at least the following tasks— (A) Instrument approaches. (B) Holding procedures and tasks. (C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems. (iii) Instrument experience in an aviation training device that represents the category of aircraft for the instrument rating privileges to be maintained and involves performing at least the following tasks (A) Six instrument approaches. (B) Holding procedures and tasks. (C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems. (5) Combination of completing instrument experience in a flight simulator or flight training device, and an aviation training device. A person who elects to complete the instrument experience with a combination of a flight simulator, flight training device, and aviation training device must have performed the following within the 6 calendar months preceding the month of the flight (i) Instrument recency experience in a flight simulator or flight training device that represents the category of aircraft for the instrument rating privileges to be maintained and involves having

	performed the following tasks: (A) Six instrument approaches. (B) Holding procedures and tasks. (C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems. (ii) Three hours of instrument experience in an aviation training device that represents the category of aircraft for the instrument rating privileges to be maintained and involves performing at least the following tasks (A) Six instrument approaches. (B) Holding procedures and tasks. (C) Interception and tracking courses through the use of navigational electronic systems. (D) Two unusual attitude recoveries while in a descending, Vne airspeed condition and two unusual attitude recoveries while in an ascending, stall speed condition.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.225 Atualmente, na prática, existem dois tipos de habilitação IFR, o IFRA, válido para aeronaves classe MNTE e MLTE e o MNFR, válido somente para aeronave MNTE. A validade da habilitação de classe é de 24 meses e a de voo por instrumentos de 12 meses, entretanto, mesmo quando a habilitação MLTE está válida, o recheque IFR em aeronave MNTE, não permite o voo IFR em aeronave MLTE. Qual a diferença de se voar IFR em aeronave MLTE e MNTE? A minha proposta é que o recheque IFR em aeronave MNTE permita o voo IFR em aeronave MLTE, desde que a habilitação MLTE esteja válida. Na prática, a habilitação MLTE acaba valendo por 12 meses apenas, pois a maioria das aeronaves MLTE operam IFR.	Sugestão não acatada. 61.225 Um piloto, para poder operar IFR em aernaves com mais de um motor, deve ser capaz de operar IFR de forma plena nessa aeronave, ainda que um dos motores não esteja efetivo. Tal requisito é importe para a segurança de voo e faz parte, inclusive, do Anexo 1 da ICAO (Item 2.7.1.2.1.1). É importante destacar, porém, que haverá um único designativo para a habilitação IFR, sendo sua prorrogativa mais extensa ou mais restrita de acordo com a forma que a proficiência técnica do piloto em operações IFR foi demonstrada, ou seja, mais extensa quando demonstrada em aeronaves multimotoras (com simulação de falha em um dos motores); mais restrita quando demonstrada em aeronaves monomotoras.

61.21 (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Como seria essa autorização? Isso deve estar regulamentado. Autorizar com base em que? Como ficariam os aeroclubes? Exigir agora 6 hs de voo por instrumentos como experiência recente ao invés de 2 hs, conforme é exigido hoje, causaria grande impacto aos aeroclubes e escolas de aviação. Não esqueçam deste ramo da aviação, que é a base da formação de pilotos.	61.21 É bem verdade que o novo texto exige maior quantidade de horas no requisito para experiência recente para operações de voo por instrumentos, porém, há que se observar que o prazo considerado também foi dilatado (de 120 dias para 6 meses). Além disso, abriu-se a possibilidade de tais horas serem realizadas em voo IFR simulado (dispositivo de treinamento ou sob capota). Dessa forma, entende-se poder incrementar a qualidade das horas realizas a título de experiência recente sem, contudo, onerar demasiadamente sua realização a ponto de tornar o requisito inviável. A autorização para realização de exame de perícia em treinador básico de voo ou simulador de voo deverá ser feita caso a caso, através de processos de certificação de curso e de equipamento específicos, detalhados através de Instruções Suplementares.

Contribuição n° 294	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	Não sugestão de texto para este capitulo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que as habilitações não devem ter validade a exemplo do que acontece nos regulamentos internacionais como FAR e LAR.	Sugestão não acatada. Entendemos que a presente sugestão é pertinente, porém inviável de ser estabelecida nesse momento. A validade da habilitação ainda constitui-se em um instrumento

Piloto de Acrobacia também não deve ser uma Habilitação.	inprescindível para fiscalização e garantia da manutenção de proficiência técnica dos aeronavegantes. Ao final do processo de revisão das legislações de aviação civil será possível rever a viabilidade de tornar as habilitações com validade indeterminada no tempo, tendo como balizadores a manutenção dos conhecimentos teóricos e práticos através de realização de treinamentos periódicos e cheques operacionais.

Contribuição n° 295	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.19 - Validade das habilitações de piloto. ..... (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses.	61.17 - Vigência das licenças e certificados de pilotos. ..... (12) habilitação de dirigível: 36 (trinta e seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1) Incluir certificados no item 61.17 2) NÃO CONSTA A VALIDADE DA HABILITAÇÃO DE AERONAVE DE DECOLAGEM VERTICAL. 3) As habilitações de planador e balão livre são de 36 (trinta e seis) meses e a de dirigível de somente 12 (doze) meses sem qualquer motivação	Item 1: Sugestão acatada por melhor expressar o sentido do item. Item 2: Impertinente. As habilitações pertencentes à categoria de aeronave de decolagem vertical estão, todas, definidas como tipo (vide subparágrafo 61.5(b)(3)) e, como tal, têm validade de 12 (doze) meses. Item 3: Sugestão não acatada. Dirigíveis são, em geral, de operação mais complexa que planadores e balões livres, e comparáveis a algumas aeronaves enquadradas como tipo. Dessa forma, entende-se que a validade de 12 (doze) meses para a habilitação de categoria dirigível seja mais adequada.

Contribuição n° 296	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que o texto seja retirado, pois não foi encontrada tal restrição nem no LAR nem no FAR. O procedimento para	Sugestão não acatada. Entendemos que a presente sugestão é pertinente, porém inviável de ser estabelecida nesse

revalidação deve ser o contido no FAR 61.56 e/ou LAR 61.125 os quais são muito similares. Tal procedimento sim, caracterizaria "adequação a legislação internacional".	momento. A validade da habilitação ainda constitui-se em um instrumento inprescindível para fiscalização e garantia da manutenção de proficiência técnica dos aeronavegantes. Ao final do processo de revisão das legislações de aviação civil será possível rever a viabilidade de tornar as habilitações com validade indeterminada no tempo, tendo como balizadores a manutenção dos conhecimentos teóricos e práticos através de realização de treinamentos periódicos e cheques operacionais.

Contribuição n° 297	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto	FAR 61.56 Flight Review (a) Except as provided in paragraphs (b) and (f) of this section, a flight review consists of a minimum of 1 hour of flight training and 1 hour of ground training. The review must include: (1) A review of the current general operating and flight rules of part 91 of this chapter; and (2) A review of those maneuvers and procedures that, at the discretion of the person giving the review, are necessary for the pilot to demonstrate the safe exercise of the privileges of the pilot certificate. (b) Glider pilots may substitute a minimum of three instructional flights in a glider, each of which includes a flight to traffic pattern altitude, in lieu of the 1 hour of flight training required in paragraph (a) of this section. (c) Except as provided in paragraphs (d), (e), and (g) of this section, no person may act as pilot in command of an aircraft unless, since the beginning of the 24th calendar month before the month in which that pilot acts as pilot in command, that person has— (1) Accomplished a flight review given in an aircraft for which that pilot is rated by an authorized instructor and (2) A logbook endorsed from an authorized instructor who gave the review certifying that the person has satisfactorily completed the review. (d) A person who has, within the period specified in paragraph (c)

	of this section, passed a pilot proficiency check conducted by an examiner, an approved pilot check airman, or a U.S. Armed Force, for a pilot certificate, rating, or operating privilege need not accomplish the flight review required by this section. (e) A person who has, within the period specified in paragraph (c) of this section, satisfactorily accomplished one or more phases of an FAA-sponsored pilot proficiency award program need not accomplish the flight review required by this section. (f) A person who holds a flight instructor certificate and who has, within the period specified in paragraph (c) of this section, satisfactorily completed a renewal of a flight instructor certificate under the provisions in §61.197 need not accomplish the one hour of ground training specified in paragraph (a) of this section. (g) A student pilot need not accomplish the flight review required by this section provided the student pilot is undergoing training for a certificate and has a current solo flight endorsement as required under §61.87 of this part. (h) The requirements of this section may be accomplished in combination with the requirements of §61.57 and other applicable recent experience requirements at the discretion of the authorized instructor conducting the flight review. (i) A flight simulator or flight training device may be used to meet the flight review requirements of this section subject to the following conditions: (1) The flight simulator or flight training device must be used in accordance with an approved course conducted by a training center certificated under part 142 of this chapter. (2) Unless the flight review is undertaken in a flight simulator that is approved for landings, the applicant must meet the takeoff and landing requirements of §61.57(a) or §61.57(b) of this part.

	(3) The flight simulator or flight training device used must represent an aircraft or set of aircraft for which the pilot is rated LAR 61.125 Revisão de voo (a) Nenhuma pessoa poderá atuar como piloto no comando de uma aeronave, a menos que no prazo dos vinte e quatro (24) meses anteriores ao mês no qual o piloto atue como piloto no comando de uma aeronave: (1) Haja efetuado uma revisão de voo em uma aeronave para a qual esteja habilitado de acordo a este regulamento, com um instrutor com a habilitação apropriada; e (2) Possua um livro de voo pessoal (registro de voo) assinado pela pessoa que efetuou a revisão, certificando que tenha completado satisfatoriamente dita revisão. (b) A revisão de voo consiste no mínimo de uma (1) hora de instrução em terra e uma (1) hora de instrução em voo e deve incluir: (1) Uma revisão das regras gerais de voo, de trânsito aéreo e de operação geral das aeronaves; e (2) Uma revisão daquelas manobras e procedimentos que, na opinião da pessoa que está proporcionando a revisão, sejam necessárias para que o piloto demonstre segurança de acordo com os privilégios da licença de piloto. (c) A pessoa que completar satisfatoriamente, dentro do período especificado no parágrafo (a) desta seção, um voo de verificação de perícia para uma licença de piloto ou para uma habilitação, não necessitará da revisão de voo exigida por esta seção. (d) A pessoa que completar satisfatoriamente, dentro do período especificado no parágrafo (a) desta seção, uma ou mais fases do programa de treinamento para pilotos aprovado pela AAC, não necessitará cumprir a revisão de voo estabelecida nesta seção.

	(e) A pessoa que possui uma habilitação vigente de instrutor de voo e que completou satisfatoriamente os requisitos para renová-la conforme a Seção 61.565 não necessita realizar, no período especificado no parágrafo (a) desta seção, a revisão de voo estabelecido nesta seção. (f) Os requisitos desta seção podem cumprir-se em combinação com as exigências estabelecidas para o instrutor de voo no Capítulo J deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a validade das habilitações técnica proceda como previsto no FAR e LAR acima mencionados. E que desta maneira não haja as validades propostas no RBAC 61.19.	Sugestão não acatada. Entendemos que a presente sugestão é pertinente, porém inviável de ser estabelecida nesse momento. A validade da habilitação ainda constitui-se em um instrumento inprescindível para fiscalização e garantia da manutenção de proficiência técnica dos aeronavegantes. Ao final do processo de revisão das legislações de aviação civil será possível rever a viabilidade de tornar as habilitações com validade indeterminada no tempo, tendo como balizadores a manutenção dos conhecimentos teóricos e práticos através de realização de treinamentos periódicos e cheques operacionais.

Contribuição n° 298	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dell Aglio luiz.dellaglio@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses

não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 299	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que o texto seja retirado, pois não foi encontrada tal restrição nem no LAR nem no FAR. O procedimento para	Sugestão não acatada. Entendemos que a presente sugestão é pertinente, porém inviável de ser estabelecida nesse momento. A

revalidação deve ser o contido no FAR 61.56 e/ou LAR 61.125 os quais são muito similares. Tal procedimento sim, caracterizaria "adequação a legislação internacional".	validade da habilitação ainda constitui-se em um instrumento inprescindível para fiscalização e garantia da manutenção de proficiência técnica dos aeronavegantes. Ao final do processo de revisão das legislações de aviação civil será possível rever a viabilidade de tornar as habilitações com validade indeterminada no tempo, tendo como balizadores a manutenção dos conhecimentos teóricos e práticos através de realização de treinamentos periódicos e cheques operacionais.

Contribuição n° 300	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto	FAR 61.56 Flight Review (a) Except as provided in paragraphs (b) and (f) of this section, a flight review consists of a minimum of 1 hour of flight training and 1 hour of ground training. The review must include: (1) A review of the current general operating and flight rules of part 91 of this chapter; and (2) A review of those maneuvers and procedures that, at the discretion of the person giving the review, are necessary for the pilot to demonstrate the safe exercise of the privileges of the pilot certificate. (b) Glider pilots may substitute a minimum of three instructional flights in a glider, each of which includes a flight to traffic pattern altitude, in lieu of the 1 hour of flight training required in paragraph (a) of this section. (c) Except as provided in paragraphs (d), (e), and (g) of this section, no person may act as pilot in command of an aircraft unless, since the beginning of the 24th calendar month before the month in which that pilot acts as pilot in command, that person has— (1) Accomplished a flight review given in an aircraft for which that pilot is rated by an authorized instructor and (2) A logbook endorsed from an authorized instructor who gave the review certifying that the person has satisfactorily completed the review. (d) A person who has, within the period specified in paragraph (c)

	of this section, passed a pilot proficiency check conducted by an examiner, an approved pilot check airman, or a U.S. Armed Force, for a pilot certificate, rating, or operating privilege need not accomplish the flight review required by this section. (e) A person who has, within the period specified in paragraph (c) of this section, satisfactorily accomplished one or more phases of an FAA-sponsored pilot proficiency award program need not accomplish the flight review required by this section. (f) A person who holds a flight instructor certificate and who has, within the period specified in paragraph (c) of this section, satisfactorily completed a renewal of a flight instructor certificate under the provisions in §61.197 need not accomplish the one hour of ground training specified in paragraph (a) of this section. (g) A student pilot need not accomplish the flight review required by this section provided the student pilot is undergoing training for a certificate and has a current solo flight endorsement as required under §61.87 of this part. (h) The requirements of this section may be accomplished in combination with the requirements of §61.57 and other applicable recent experience requirements at the discretion of the authorized instructor conducting the flight review. (i) A flight simulator or flight training device may be used to meet the flight review requirements of this section subject to the following conditions: (1) The flight simulator or flight training device must be used in accordance with an approved course conducted by a training center certificated under part 142 of this chapter. (2) Unless the flight review is undertaken in a flight simulator that is approved for landings, the applicant must meet the takeoff and landing requirements of §61.57(a) or §61.57(b) of this part.

	(3) The flight simulator or flight training device used must represent an aircraft or set of aircraft for which the pilot is rated LAR 61.125 Revisão de voo (a) Nenhuma pessoa poderá atuar como piloto no comando de uma aeronave, a menos que no prazo dos vinte e quatro (24) meses anteriores ao mês no qual o piloto atue como piloto no comando de uma aeronave: (1) Haja efetuado uma revisão de voo em uma aeronave para a qual esteja habilitado de acordo a este regulamento, com um instrutor com a habilitação apropriada; e (2) Possua um livro de voo pessoal (registro de voo) assinado pela pessoa que efetuou a revisão, certificando que tenha completado satisfatoriamente dita revisão. (b) A revisão de voo consiste no mínimo de uma (1) hora de instrução em terra e uma (1) hora de instrução em voo e deve incluir: (1) Uma revisão das regras gerais de voo, de trânsito aéreo e de operação geral das aeronaves; e (2) Uma revisão daquelas manobras e procedimentos que, na opinião da pessoa que está proporcionando a revisão, sejam necessárias para que o piloto demonstre segurança de acordo com os privilégios da licença de piloto. (c) A pessoa que completar satisfatoriamente, dentro do período especificado no parágrafo (a) desta seção, um voo de verificação de perícia para uma licença de piloto ou para uma habilitação, não necessitará da revisão de voo exigida por esta seção. (d) A pessoa que completar satisfatoriamente, dentro do período especificado no parágrafo (a) desta seção, uma ou mais fases do programa de treinamento para pilotos aprovado pela AAC, não necessitará cumprir a revisão de voo estabelecida nesta seção.

	(e) A pessoa que possui uma habilitação vigente de instrutor de voo e que completou satisfatoriamente os requisitos para renová-la conforme a Seção 61.565 não necessita realizar, no período especificado no parágrafo (a) desta seção, a revisão de voo estabelecido nesta seção. (f) Os requisitos desta seção podem cumprir-se em combinação com as exigências estabelecidas para o instrutor de voo no Capítulo J deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a validade das habilitações técnica proceda como previsto no FAR e LAR acima mencionados. E que desta maneira não haja as validades propostas no RBAC 61.19.	Sugestão não acatada. Entendemos que a presente sugestão é pertinente, porém inviável de ser estabelecida nesse momento. A validade da habilitação ainda constitui-se em um instrumento inprescindível para fiscalização e garantia da manutenção de proficiência técnica dos aeronavegantes. Ao final do processo de revisão das legislações de aviação civil será possível rever a viabilidade de tornar as habilitações com validade indeterminada no tempo, tendo como balizadores a manutenção dos conhecimentos teóricos e práticos através de realização de treinamentos periódicos e cheques operacionais.

Contribuição n° 301	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 302	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 303	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 304	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 305	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 306	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 307	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 308	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 309	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 310	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 311	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 312	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 313	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 314	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 315	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 316	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses

não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 317	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 318	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses

não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 319	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 320	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 321	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 322	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 323	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 324	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 325	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 326	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 327	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 328	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 329	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 330	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 331	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 332	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 333	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 334	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 335	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 336	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 337	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 338	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 339	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 340	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 341	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 342	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 343	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 344	
Colaborador: Adolpho Julio C. de Carvalho e Felipe Bonsenso Veneziano / fveneziano@pn.com.br	**Instituição:** Pinheiro Neto Advogados
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. Prezados senhores, Inicialmente apresentamos comentário geral que afeta diversos trechos de relevante importância da minuta do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil ("RBAC") nº 61. Neste sentido, fazemos referência à constatação de que diversos trechos da minuta do RBAC 61 expõe requisitos que, a nosso ver, deveriam ser disciplinados no futuro RBAC 141, o qual regulamentará detalhadamente as características dos cursos de formação da Aviação Civil. O comentário que aqui se apresenta baseia-se na premissa de que o RBAC 61 depende intrinsecamente das disposições do RBAC 141, uma vez que estas, ainda carentes de regulamentação, deverão ser refletidas no texto final do RBAC 61. Ademais, não consideramos que esta Audiência Pública nº 26 constitua momento propício para a abordagem e discussão de tópicos como aquele proposto em "61.79 – Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto privado", uma vez que este tipo de análise será balizada pela Audiência Pública relacionada à edição do RBAC 141, uma vez que naquela é que se criará a oportunidade de discutirmos questões atinentes a formação, currículos e instrução. Vale destacar que, futuramente, em nossos entendimentos, os requisitos expostos na Minuta em tela ocasionariam o engessamento tanto da Audiência Pública que tratará do RBAC 141 como do próprio texto final do referido regulamento. De tal modo que sugerimos sempre a menção ao	I) 61.19 Validade das habilitações de piloto (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) 36 (trinta e seis) meses. II) 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (b) (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de vôo por instrumentos correspondente à categoria da licença e com habilitação correspondente ao tipo de instrução que será ministrada. III) 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (2) (i) conhecimentos teóricos: ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de vôo, aprovado pela ANAC, que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: conforme os aspectos mínimos e requisitos estabelecidos no RBAC 141. - Exclusão dos itens (2) (i) (A) à (N) IV) 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (3) instrução: ter recebido de instrutor de vôo devidamente qualificado e habilitado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução em vôo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: conforme os requisitos de instrução estabelecidos pelo RBAC 141. - Exclusão dos itens (3) (i) e (ii) V) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia

RBAC nos trechos que tratarem de requisitos de instrução. Busca-se evitar que a edição do RBAC 141 se baseie em linhas gerais definidas no RBAC e na respectiva Audiência Pública, quando na verdade, deveria ocorrer o oposto. Primeiramente deveria ocorrer a edição do RBAC 141 para, corretamente, refletir tais disposições no RBAC 61, e não o oposto. Ademais, frisamos que nossos comentários baseiam-se na regulamentação norte-americana, com intuito de fomentar o desenvolvimento da acrobacia aérea como modalidade de aerodesporto e recreativa, infelizmente carente de incentivos no Brasil. E nesses termos, entendemos que a edição de regulamento menos burocrático e rígido quanto à prática de vôos acrobáticos alavancará a modalidade desportiva. Tendo isso em vista, respeitosamente gostaríamos de abordar aspectos relativos aos seguintes trechos da minuta: I) 61.19 Validade das habilitações de piloto (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses II) 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (a) (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de vôo por instrumentos correspondente à categoria da licença. III) 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (2) (i) conhecimentos teóricos: IV) 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (3) instrução: ter recebido de instrutor de vôo devidamente qualificado e habilitado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução em vôo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: V) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª 2ª classe, válido. VI) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, conforme as disposições e requisitos estabelecidos no RBAC 141, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos:. - Exclusão dos itens (2) (i) (A) – (H) VII) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida; VIII) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (3) instrução: ter concluído, com aproveitamento, um curso prático de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, conforme o disposto no RBAC 141, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos:. - Exclusão de (a) (3) (i) a (iv).

(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª clase válido. VI) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido. (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: VII) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida; VIII) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (3) instrução: ter concluído, com aproveitamento, um curso prático de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: IX) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve	IX) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (4) experiência: 100 (cem) 50 (cinqüenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção. X) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (5) perícia: demonstrar sua capacidade para executar, através de exame de perícia, como piloto em comando de aeronave ou ultraleve da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras especificadas no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, e de acordo com o currículo estabelecido no RBAC 141, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto de acrobacia confere ao seu titular, e para: . - Exclusão de (a) (5) (i) a (vi). XIII) 61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) 1.000 (mil horas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido

cumprir o seguinte: (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção. XI) 61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea X) 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (5) perícia: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave ou ultraleve da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras especificadas no parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto de acrobacia confere ao seu titular, e para: XII) 61.277 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, bem como as prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, as prerrogativas do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia são as de atuar como piloto em comando de aeronave ou ultraleve em execução de operações aéreas de acrobacia. (b) Para que as prerrogativas do piloto de acrobacia possam ser exercidas, o titular da habilitação de piloto de acrobacia deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação aérea de acrobacia válida em conformidade com as seções 61.19, 61.23 e 61.31 deste regulamento. (c) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto de acrobacia	ou revalidada; XII) 61.277 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, bem como as prerrogativas e condições estabelecidas para a licença ou certificado na qual é averbada a habilitação, as prerrogativas do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia são as de atuar como piloto em comando de aeronave ou ultraleve em execução de operações aéreas de acrobacia. (b) Para que as prerrogativas do piloto de acrobacia possam ser exercidas, o titular da habilitação de piloto de acrobacia deve ser titular, também, da habilitação correspondente à categoria da aeronave utilizada na operação aérea de acrobacia válida em conformidade com as seções 61.19, 61.23 e 61.31 deste regulamento. (c) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto de acrobacia deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto de acrobacia.

deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto de acrobacia. XIII) 61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
I) Assim como a habilitação de planador e a habilitação de balão livre, entendemos que a habilitação de piloto de acrobacia enquadra-se em categoria comum, a qual seja a do AERODESPORTO. Neste sentido, julgamos pertinente que a habilitação de pilotos de acrobacia tenha validade igual à de planador e de balão livre. Mesmo porque, é patente que os poucos pilotos que praticam a acrobacia aérea no Brasil o fazem por interesse particular e hobby, sem que se caracterize exploração comercial, razão pela qual entendemos que se deva manter os prazos de vigência conforme estabelecidos na IAC 060-1001, de 10 de maio de 2004, conforme 2.6, b). II) Entendemos que a exigência de licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea é desproporcional, uma vez que restringe	I) Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista. II) Sigestão não acatada. A atividade de instrução de voo deve ter, sempre, o caráter do profissionalismo envolvido na atividade presente, de forma que será sempre observada como uma atividade remunerada e, portanto, deve exigir que o instrutor seja titular, pelo menos, de uma licença de piloto comercial. III) Sugestão não acatada, uma vez que tais requisitos ainda não estão contemplados, na íntegra, no atual RBHA 141. Após a

excessivamente a possibilidade de ingresso de grande número de pilotos na atividade de instrução de vôo. Por exemplo, o trecho proposto impossibilitaria que piloto privado, detentor de licença válida, e com habilitação deacrobacia averbada, sequer cogitasse dar instrução de vôo relacionada à acrobacia aérea. É desproporcional, nos termos aqui colocados, porque obriga que pilotos cumpram requisitos para obtenção de licença de piloto comercial ou de piloto de linha aérea para que possa ser instrutor, quando na verdade o que deveria ser tutelado é a experiência do piloto em comando e sua real capacidade de atuar como instrutor de vôo. O trecho proposto aumenta a burocracia e desestimula – além de inviabilizar – a participação de novos pilotos como instrutores. Outra incronguência que apontamos remete aos requisitos de experiência para a concessão de licença de piloto comercial, conforme item 61.101, (a), (1), (B), que, para a categoria avião, exige 20 (vinte) horas de vôo em rota como piloto em comando que incluam percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas). Obviamente que este tipo de requisito pode ser justificado e entendido quando se analisa a utilização da licença de piloto comercial. O que se quer afastar é que um piloto de acrobacia aérea, apreciador do aerodesporto e que realiza voos por mero prazer, tenha que cumprir requisitos de vôos comerciais para poder ser instrutor. Nossa sugestão, nesse campo, é de estabelecer sempre as relações entre o tipo de instrução e a licença correspondente. Ou seja, se um indivíduo pode realizar voos de acrobacia sendo detentor de licença de piloto privado e habilitação de acrobacia, para que esse mesmo indíviduo venha a ser instrutor de vôo de acrobacia, entendemos que o pré-requisito aplicável é o de ser detentor de licença de piloto privado e habilitação de vôo de	publicação do RBAC 141, será realizada revisão do RBAC 61 para retirada das redundâncias de requisitos em relação a conhecimentos teóricos exigidos. IV) Vide análise do item III, acima. V) Sugestão não acatada. O CCF 1ª classe justifica-se devido às peculiaridades dos vôos de acrobacia, que vão muito além de um voo trivial, podendo expor o piloto a situações de esforço físico e mental acima do observado em vôos normais. Esclarecendo, o piloto de aeronave leve não será impedido de possuir CCF de 1ª classe. VI) Vide análise do item III, acima. VII) Sugestão não acatada. Todas as habilitações, com exceção da habilitação de piloto de ensaio em voo, seja de equipamento ou de operação deve ter, pelo menos, uma avialção teórica e outra prática, tanto no momento da concessão, quanto nos momentos de suas revalidações. Tais avaliações visam garantir a proficiência técnica e o nível de conhecimento do piloto no âmbito da(s) atividade(s) aérea(s) na qual(ais) estiver engajado. VIII) Vide análise do item III, acima. IX) Sugestão não acatada. Entende-se que o curso teórico-prático é que vai garantir a qualidade da formação de um piloto de acrobacia, no entanto, é necessário estabelecer um balizador mínimo para que os postulantes a uma habilitação de piloto de acrobacia tenham uma maturidade técnica suficiente para lidar com segurança com as peculiaridade dos vôos acrobáticos. Tal requisito de maturidade técnica encontra-se manifestado através da exigência de, no mínimo, 100 (cem) horas de voo de experiência. X/XI) Sugestão não acatada. Atualmente, a qualificação para operações de demonstrações aéreas se dá através de uma

acrobacia. Para ser instrutor de vôo comercial, entendemos, por outro lado, que o pré-requisito aplicável seria o de ser detentor de licença de piloto comercial. III) Justifica-se esta alteração com base nos argumentos já expostos no sentido de que não se julga o momento apropriado para discutir aspectos sobre a formação e cursos, uma vez que serão abordados no texto do RBAC 141. Suficiente que o conhecimento adquirido esteja de acordo com as disposições do regulamento aplicável. IV) Vide justificativa em III acima. V) Entendemos que exigir CCF de 1ª classe restringe a possibilidade da prática da modalidade de aerodesporto e atividade recreacional que é a acrobacia aérea. Neste sentido, conforme já apresentamos anteriormente, sugerimos que a a exigência relativa ao CCF seja igual àquelas aplicáveis ao planador e balão livre, as quais, na minuta em análise, é a de CCF de 2ª classe. Além disso, se é possível que piloto de ultraleve obtenha habilitação de acrobacia, caso ele seja detentor apenas do certificado, teria que alcançar licença de piloto privado para poder obter CCF de 1ª classe. A exigência de CCF de 2ª classe impõe barreiras à prática de voos recreacionais e barra o desenvolvimento do aerodesporto no Brasil, uma vez que não permite que pilotos privados detentores de CCF de 1ª classe adentrem na prática deste tipo de modalidade. A separação deve ser técnica, e não médica. VI) Vide justificativa apresentada em III acima. Vale mencionar também que, a despeito de posterior discussão na Audiência Pública sobre o RBAC 141, conforme nossos entendimentos, há pequeno currículo para cursos de acrobacia aérea, mesmo porque	habilitação específica (DEMAER), Na transição para o novo regulamento, pilotos que possuam tal habilitação não terão registradas a restrição relativa à seção 61.275, em outro caso, a restrição será registrada na licença do piloto. XII) Sugestão acatada por melhor expressar o sentido do texto. XIII) Sugestão não acatada, visto que o parágrafo relativo a examinador engloba, também, outras habilitações de alto grau de complexidade, como piloto agrícola e rebocador de planador, além da prórpia habilitação de piloto de acrobacia aérea. O requisito está compatível com os exigidos para licença de piloto comercial e para habilitação de voo por instrumentos.

alguns dos requisitos apresentados na Minuta ora analisada são redundantes. Por exemplo, não há diferença entre peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia e de aeronaves que não de acrobacia. Não há formação teórica diferenciada por conta da operação acrobacia. A aeronave funciona da mesma maneira em voos de acrobacia e em voos normais, por exemplo. O que diferencia substancialmente os voos de acrobacia dos demais é prático, e não teórico. VII) Sugerimos que a exigência de exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea é desnecessário, o qual apenas aumentará a burocracia envolvida com a emissão deste tipo de habilitação. A verificação deve ser feita na prática e não em teoria. Aquele que obteve licença de piloto adquiriu conhecimento teórico suficiente para a prática de acrobacia, uma vez que detém o conhecimento necessário para a operação de uma aeronave. Vale ressaltar que o piloto de acrobacia, por conta de sua licença ou certificado, já será submetido a exame teórico da ANAC periodicamente, sendo desnecessária a aplicação de novo exame tão somente para a operação acrobacia aérea. VII) Vide justificativa apresentada em VI acima. IX) Entendemos que a navegação por mais horas não torna nenhum piloto mais apto a voar acrobacia, uma vez que são poucas as manobras e mesmo pouco tempo de vôo de acrobacia. O número de horas suficiente para a formação de piloto é suficiente para que um individuo se torne apto a realizar um vôo acrobático. Neste sentido frisamos que, a sugestão apresentada neste item, baseia-se em 61.81, (a) (1) (i), que estabelece em 40 (quarenta) o número de horas exigido para a concessão da licença. Sugerimos 50 (cinqüenta) horas posto que há	

necessidade de 10 (dez) horas de instrução em vôo de acrobacia. Este número é reflexo do estabelecido na IAC 060-1001 e é considerado suficiente por quem pratica acrobacia aérea. Sendo modalidade de aerodesporto e recreativa, consideramos também o caráter financeiro, uma vez que o individuo, para que possa realizar acrobacia aéreas, precisará desembolsar valores elevados para poder cumprir 50 horas de vôo comum. Reiteramos que o maior numero de horas em navegação não torna piloto mais apto para a prática de acrobacia. A preocupação, aqui, deve ser apenas com o numero de horas efetivas em vôo acrobático, em instrução de vôo acrobático. XI) Esta sugestão busca respeitar o ato jurídico perfeito ao mesmo tempo em que considera o histórico de apresentações e demonstrações aéreas de pilotos de acrobacia que já estão devidamente autorizados pela ANAC a realizar tais vôos, sem a restrição mencionada em 61.275. Isso porque, se determinado piloto tem realizado vôos de demonstração conclui-se que não está mais sujeito à restrição. Ainda mais, se o piloto participou de eventos oficiais da ANAC, bastaria tão somente a comprovação de mencionada participação para dar ensejo à revalidação da retirada da restrição. O RBAC 61 é omisso em relação à revalidação deste tipo de retirada de restrição. Há que se esclarecer se há validade, se tal restrição acompanha a mesma vigência da habilitação ou se uma vez alcançada, é vitalícia. Esse esclarecimento é essencial para que se possa pensar na hipótese dos pilotos que são aptos para vôos de demonstração atualmente. Nossa sugestão é pela vitaliciedade do beneficio, de modo que os pilotos que já alcançaram tal posição, devem apenas apresentar histórico de participação em eventos para que a ANAC revalide a retirada de restrição na nova	

licença, emitida conforme o RBAC 61. XII) Apenas correções ortográficas para evitar ambigüidades e facilitar o entendimento. XIII) Justificamos nossa sugestão de reduzir pela metade o número de horas exigidas para examinadores de outros tipos de operação tendo em vista que acrobacia se enquadram em outras operações. Como modalidade recreativa e de aerodesporto, entendemos que o requisito aplicável aos examinadores deva ser diminuído, mantendo-se o mesmo número de horas exigidas para examinadores de vôo de piloto privado, mas com 250 (duzentas e cinqüenta) horas como piloto no tipo de operação, a saber em vôo acrobático. Nos termos propostos, os requisitos são os mesmos exigidos para piloto comercial, o que julgamos desproporcional. Diferentemente, ao tratar das modalidades de planador e balão livre, o numero de horas foi reduzido consideravelmente, o que deveria ser seguido, ao menos em parte, para examinadores de vôos recreacionais, como o de acrobacia.	

Contribuição n° 345	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; (11) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (12) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: de acordo com a validade das habilitações de que for titular; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedista: 24 (vinte e quatro) meses; PDF Created with deskPDF PDF Writer - Trial :: http://www.docudesk.com PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO RBAC 61 VERSÃO 01/DEZ 2010 Página 7 de 51 (10) habilitação de piloto de ensaios: caráter permanente, limitado ao estabelecido no parágrafo 61.275(f) deste regulamento; (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses; e (12) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme exposto acima, entendemos que Piloto de Acrobacia não deve ser uma Habilitação. Caso esta agência não atenda a	Sugestão não acatada. A validade de 24 (vinte e quatro) meses para habilitação de acrobacia aérea permanece com intuito de

nossa solicitação, entendemos que o período de validade da suposta Habilitação deverá ser de 36 meses. Embasamento: será explanado quando no item da subparte Q.	manter paddronização com a validade de outras habilitações de operações não definidas nas principais legislações internacionais, como as habilitações de piloto agrícola, rebocador de planador e lançador de paraquedista.

Contribuição n° 346	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.19 Validade das habilitações de piloto (...) (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (...) (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses.	61.19 Validade das habilitações de piloto (...) (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (...) (13) habilitação de piloto de aeronave leve: 24 (vinte e quatro) meses no caso da categoria avião e 36(trinta e seis) meses no caso das categorias planador e balão livre
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Devido ao fato de que houve descasamento no cronograma das diversas audiências públicas relativas a RBACs, ainda não existe definição oficial de aeronave leve. No entanto, sabe-se que as mesmas serão de difrentes tipos, não apenas aviões. A redação inicial não levou em conta a existência de aeronave leve tipo planador e tipo balão livre.	Sugestão acatada de forma diferente. As habilitações para o Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL) terão, todas, validade de 36 (trinta e seis) meses, independente de sua categoria.

Contribuição n° 347	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Pág 13 61.21 Experiência recente (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	61.21 Experiência recente (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 3 (três) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, incluindo 2 (duas) aproximações por instrumentos realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A dilatação do prazo para seis meses, quando comparado ao RBHA61, certamente foi um importante avanço. Esta exigência é muito simples de ser cumprida na aviação regida pelo RBAC121. Não é tão simples na aviação geral. Os pilotos tem recorrido cada vez mais aos simuladores de voo (inclusive o Microsoft Flight Simulator, reconhecido pela AOPA como importante ferramenta) para manterem-se adequadamente proficientes nos voos por instrumentos. Slot para treinamento em localidades onde existam as descidas por instrumentos estão cada vez mais difíceis de se conseguir, especialmente na área de São Paulo, que concentra grande parte da aviação brasileira. O caso dos helicópteros, por exemplo, é emblemático. A grande maioria dos voos dos helicópteros certificados IFR é em VMC. Principalmente os problemas de tráfego aéreo congestionado são	Sugestão não acatada. É bem verdade que o novo texto exige maior quantidade de horas no requisito para experiência recente para operações de voo por instrumentos, porém, há que se observar que o prazo considerado também foi dilatado (de 120 dias para 6 meses). Além disso, abriu-se a possibilidade de tais horas serem realizadas em voo IFR simulado (dispositivo de treinamento ou sob capota). Dessa forma, entende-se poder incrementar a qualidade das horas realizas a título de experiência recente sem, contudo, onerar demasiadamente sua realização a ponto de tornar o requisito inviável.

um grande empecilho para o cumprimento desta exigência.	

Contribuição n° 348	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (...) 61.27 Contagem e registro de horas de voo (a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos, conforme especificado em instrução suplementar: (1) Caderneta Individual de Voo – CIV; e (2) Declaração de Horas de Voo, constando os dados extraídos de relatório de registro individual de horas de voo. (b) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença inicial de piloto ou para concessão de uma licença de piloto de grau superior, um aluno piloto ou o titular de uma licença de piloto, respectivamente, deve registrar integralmente as horas de voo quando realizar voo solo, em instrução duplo comando ou quando atuar na função de piloto em comando. (c) Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de	61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença ou certificado concedida concedidos em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (...) 61.27 Contagem e registro de horas de voo (a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos, conforme especificado em instrução suplementar: (1) Caderneta Individual de Voo – CIV; e (2) Declaração de Horas de Voo, constando os dados extraídos de relatório de registro individual de horas de voo. (b) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença ou certificado inicial de piloto ou para concessão de uma licença de piloto de grau superior, um aluno piloto ou o titular de uma licença ou certificado de piloto, respectivamente, deve registrar integralmente as horas de voo quando realizar voo solo, em instrução duplo comando ou quando atuar na função de piloto em comando. (c) 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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com copiloto, deve registrar integralmente as horas de voo nesta função.	uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como copiloto de uma aeronave certificada para voar necessariamente com copiloto, deve registrar integralmente as horas de voo nesta função.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Faltou a previsão para o caso de certificado de piloto de aeronave leve.	Sugestão acatada por melhor expressar o sentido proposto do texto.

Contribuição n° 349	
Colaborador: João Vitor Albiero Sayão joao0800@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido.	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe ou tipo, conforme requerido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Retirada da necessidade da experiência recente ter de ser cumprida num mesmo modelo de aeronave, devendo ser somente na mesma categoria, classe ou tipo. Fica inviável para um piloto possuir 3 pousos e 3 decolagens em todos as aeronaves MNTE que o mesmo voa em 90 dias. Sugiro manter a redação com somente “mesma categoria, classe ou tipo” sem a restrição de modelo da aeronave.	Sugestão não acatada. A finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de

	experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

Contribuição n° 350	
Colaborador: Leonardo Biscaro Japiassu leobiscaro@uol.com.br	**Instituição:** Agência Nacional de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido.	61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A manutenção de 120 dias para experiência recente ajuda em muito ajudaria os pilotos que voam no interior e realizam vôos noturno com menor freqüência, mas nem por isso diminuem a consciência situacional durante os vôos noturnos.	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121.

Contribuição n° 351	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe, modelo ou tipo, conforme requerido; ou (2) voo noturno: no mínimo, 2 (duas) decolagens e 2 (duas) 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe, modelo ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida, realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a

realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 2 decolagens e 2 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a	

necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. Outro fato relevante é que o RBHA 61 vem sedo empregado sem estas exigências com sucesso, desta maneira só um estudo que demonstrasse a necessidade de maiores restrições poderia justificá-las	

Contribuição n° 352	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe, modelo ou tipo, conforme requerido; ou (2) voo noturno: no mínimo, 2 (duas) decolagens e 2 (duas) 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe, modelo ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida, realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a

realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121.

Contribuição n° 353	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe, modelo ou tipo, conforme requerido; ou (2) voo noturno: no mínimo, 2 (duas) decolagens e 2 (duas) 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe, modelo ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida, realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a

realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 2 decolagens e 2 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a	

necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. Outro fato relevante é que o RBHA 61 vem sedo empregado sem estas exigências com sucesso, desta maneira só um estudo que demonstrasse a necessidade de maiores restrições poderia justificá-las	

Contribuição n° 354	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe, modelo ou tipo, conforme requerido; ou (2) voo noturno: no mínimo, 2 (duas) decolagens e 2 (duas) 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe, modelo ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida, realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a

realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 2 decolagens e 2 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a	

necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. Outro fato relevante é que o RBHA 61 vem sedo empregado sem estas exigências com sucesso, desta maneira só um estudo que demonstrasse a necessidade de maiores restrições poderia justificá-las	

Contribuição n° 355	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.21 Experiência recente	(c). Para voltar a atuar como piloto em comando de uma aeronave cujo titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento não cumpra as exigências de experiência recente previstas em 61.21.(a) e 61.21.(b) o piloto deverá realizar voo de instrução com instrutor habilitado e qualificado, de forma a satisfazer as exigências que estiverem em falta.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Ficou muito claro que nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave se não tiver uma experiência recente. Faltou informar qual será o procedimento para que o piloto possa reaver suas habilitações. Não há a necessidade de ser realizado novo voo de verificação. Um voo com instrutor basta para cumprir os requisitos que não estiverem de acordo com a falta de experiência recente. (d) As prerrogativas do titular da habilitação de classe 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 classe ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de classe deverá realizar instrução de readaptação à classe pertinente com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por	Sugestão não acatada. Os requisitos a serem satisfeitos para que as prerrogativas de determinada habilitação possam voltar a serem exercidas após a perda da experiência recente já estão dispostos nas seções referentes às prerrogativas de cada habilitação, conforme aplicável.

declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de classe.	

Contribuição n° 356	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 - Antecipação de licença ou certificado (texto suprimido do RBHA 61) A antecipação de uma licença ou certificado, válida por um período máximo de 90 dias, pode ser autorizada, quando necessário, a um solicitante já qualificado para uma determinada licença ou habilitação que esteja dependendo da tramitação de um processo e da verificação de atendimento dos requisitos cadastrais necessários à expedição da referida licença e/ou habilitação definitiva, sendo automaticamente revogada se for verificada alguma irregularidade.	61.33 - Antecipação de licença ou certificado A antecipação de uma licença ou certificado, válida por um período máximo de 120 dias, pode ser autorizada, quando necessário, a um solicitante já qualificado para uma determinada licença, certificado ou habilitação que esteja dependendo da tramitação de um processo e da verificação de atendimento dos requisitos cadastrais necessários à expedição da referida licença e/ou habilitação definitiva, sendo automaticamente revogada se for verificada alguma irregularidade.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A antecipação de licença é uma maneira simples de evitar que o piloto fique aguardando a emissão da licença definitiva na sua casa sem poder trabalhar. Após o cheque, o examinador emite a antecipação de licença, o que permite que o piloto opere enquanto é finalizado o processo administrativo. A margem estabelecida de prazo de validade da antecipação de licença (120 dias) é tempo suficiente para que todo o processo seja analisado minuciosamente e o tramite para entrega da licença pelos correios seja cumprido. Não manter este item no RBAC 61 é contar com a sorte porque uma eventual greve dos Correios (fato ocorrido recentemente) pode prejudicar vários pilotos que não poderão operar devido à impossibilidade da entrega da	Solicitação acatada de forma diferente. Atualmente já existe a possibilidade impressão de uma licença provisória a partir do portal da ANAC na internet. A intenção é regulamentar a licença provisória e sua impressão através da Instrução Suplementar 60-001, a ser publicada juntamente com o RBAC 61. A princípio, a licença provisória teria validade de 90 dias a partir da data de processamento do pedido de concessão de licença/habilitação, segunda via, ou qualquer outro serviço que altere os dados averbados no documento tornando necessária a emissão de uma nova licença.

licença. A adoção deste procedimento tira a angustia da espera da emissão da licença. Além disso, esta antecipação consta no FAR e no LAR: Sec. 61.17 — Temporary certificate. (a) A temporary pilot, flight instructor, or ground instructor certificate or rating is issued for up to 120 days, at which time a permanent certificate will be issued to a person whom the Administrator finds qualified under this part. (b) A temporary pilot, flight instructor, or ground instructor certificate or rating expires: (1) On the expiration date shown on the certificate; (2) Upon receipt of the permanent certificate; or (3) Upon receipt of a notice that the certificate or rating sought is denied or revoked.	

Contribuição n° 357	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 - Antecipação de licença ou certificado (texto suprimido do RBHA 61) A antecipação de uma licença ou certificado, válida por um período máximo de 90 dias, pode ser autorizada, quando necessário, a um solicitante já qualificado para uma determinada licença ou habilitação que esteja dependendo da tramitação de um processo e da verificação de atendimento dos requisitos cadastrais necessários à expedição da referida licença e/ou habilitação definitiva, sendo automaticamente revogada se for verificada alguma irregularidade.	61.33 - Antecipação de licença ou certificado A antecipação de uma licença ou certificado, válida por um período máximo de 120 dias, pode ser autorizada, quando necessário, a um solicitante já qualificado para uma determinada licença, certificado ou habilitação que esteja dependendo da tramitação de um processo e da verificação de atendimento dos requisitos cadastrais necessários à expedição da referida licença e/ou habilitação definitiva, sendo automaticamente revogada se for verificada alguma irregularidade.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A antecipação de licença é uma maneira simples de evitar que o piloto fique aguardando a emissão da licença definitiva na sua casa sem poder trabalhar. Após o cheque, o examinador emite a antecipação de licença, o que permite que o piloto opere enquanto é finalizado o processo administrativo. A margem estabelecida de prazo de validade da antecipação de licença (120 dias) é tempo suficiente para que todo o processo seja analisado minuciosamente e o tramite para entrega da licença pelos correios seja cumprido. Não manter este item no RBAC 61 é contar com a sorte porque uma eventual greve dos Correios (fato ocorrido recentemente) pode prejudicar vários pilotos que não poderão operar devido à impossibilidade da entrega da	Solicitação acatada de forma diferente. Atualmente já existe a possibilidade impressão de uma licença provisória a partir do portal da ANAC na internet. A intenção é regulamentar a licença provisória e sua impressão através da Instrução Suplementar 60-001, a ser publicada juntamente com o RBAC 61. A princípio, a licença provisória teria validade de 90 dias a partir da data de processamento do pedido de concessão de licença/habilitação, segunda via, ou qualquer outro serviço que altere os dados averbados no documento tornando necessária a emissão de uma nova licença.

licença. A adoção deste procedimento tira a angustia da espera da emissão da licença. Além disso, esta antecipação consta no FAR e no LAR: Sec. 61.17 — Temporary certificate. (a) A temporary pilot, flight instructor, or ground instructor certificate or rating is issued for up to 120 days, at which time a permanent certificate will be issued to a person whom the Administrator finds qualified under this part. (b) A temporary pilot, flight instructor, or ground instructor certificate or rating expires: (1) On the expiration date shown on the certificate; (2) Upon receipt of the permanent certificate; or (3) Upon receipt of a notice that the certificate or rating sought is denied or revoked. 61.040 Licenças temporárias (a) Pode emitir-se uma licença de caráter temporária para piloto por um período de cento e vinte (120) dias no máximo. Durante este período o solicitante deve obter a licença definitiva.	

Contribuição n° 358	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.21 (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido	RBHA 61.23 (2) vôo noturno: duas decolagens e duas aterrissagens no período compreendido entre 1 hora após o pôr do sol e 1 hora antes do nascer do sol, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria e classe ou tipo, conforme requerido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido o texto do RBHA, pois o mesmo vem atendendo os fins a que se destina e não há estudo que comprove a necessidade de maior restrição.	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61.

Contribuição n° 359	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (2) voo noturno:	LAR 61.130 (b) Experiência noturna Exceto o estabelecido no parágrafo (c) ..... (c) Experiência de voo por instrumentos .
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que o texto seja alterado conforme o LAR e a experiência recente noturna sejam atendidos “e/ou” quando a mesma referente ao IFR tenha sido realizada	Sugestão acatada por melhor considerar a harmonização com o requisito correspondente disposto no LAR 61.

Contribuição n° 360	
Colaborador: : julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação;	RBHA 61. 23 (3) vôo por instrumentos: duas horas de vôo sob condições de vôo por instrumentos reais ou condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para vôo visual, nas quais tenha realizado pelo menos duas aproximações de pouso em vôo por instrumentos real, estando efetivamente operando os comandos da aeronave.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido o prazo da experiência recente para IFR conforme o RBHA 61, pois a experiência tem se demonstrado suficiente para a proficiência dos pilotos uma vez que a maioria deles tem operado outras aeronaves em paralelo o que permite a manutenção da habilidade e por ser os brasileiros mundialmente conhecidos por suas habilidades e pericias de pilotagem. Também não estudo que justifique tal aumento	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121

Contribuição n° 361	
Colaborador: : julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado:	RBHA 61.23 (b) Não obstante os prazos estabelecidos no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave nas condições seguintes, a menos que nos 120 dias precedentes tenha realizado, no mínimo:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido o prazo da experiência recente em 120 dias conforme o RBHA 61, pois o período tem se demonstrado suficiente para a proficiência dos pilotos uma vez que a maioria deles tem operado outras aeronaves em paralelo o que permite a manutenção da habilidade e por ser os brasileiros mundialmente conhecidos por suas habilidades e pericias de pilotagem. Também não há estudo que justifique tal diminuição de tempo.	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121

Contribuição n° 362	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.21 (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento,	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que a frase acima seja retirada, pois não foi encontrada tal restrição nem no LAR nem no FAR. O procedimento para revalidação deve ser o contido no FAR 61.56 e/ou LAR 61.125 os quais são muito similares. Tal procedimento sim, caracterizaria “adequação a legislação internacional”.	Sugestão não acatada, uma vez que o texto faz referência aos prazos de validade das habilitações que serão mantidos na proposta do RBAC 61.

Contribuição n° 363	
Colaborador: João Carlos Nehring Associado - COPA-BR jnehring@supportcargo.com.br	**Instituição:** COPA-BR – ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS E PROPRIETÁRIOS CIRRUS DO BRASIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	61.21 Experiência recente Excluir o artigo completo 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2a classe, válido.

61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 1a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1a classe, válido.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.21 Experiência recente: Não há qualquer embasamento parecido na legislação do FAA, se o período de validade da licença é de 24 meses conforme o caso, e o piloto já cumpriu os requisitos, não há motivo para exigir experiência recente da maneira proposta. Usando-se a parte 61.57 do CFR14 do FAA, está explícito como a renovação do requisito será feita: conduzir um vôo onde o piloto é o único manipulador dos comandos, não há passageiros, e há apenas as pessoas necessárias à realização segura do vôo – o Safety Pilot, que pode ser um instrutor ou outro piloto homologado e certificado para o vôo – o refraseamento reduziria o custo de readaptação e serviria o mesmo propósito de aumentar a segurança de vôo do que se deixar o tema indefinido ou exigir um vôo com instrutor a bordo. 61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos O FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim	61.21) Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional aumentando a importância da instrução de readptação nos casos de operações descontinuadas, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. 61.223) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe. Além disso, pretende-se que tal requisito esteja alinhado ao seu correspondente no LAR 61. 61.273) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe.

ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe. Exigir CCF de primeira classe para pilotos PP-IFR não aumentará em nada o nível de segurança operacional. Ao contrário, fará com que muitos pilotos desistam de manter seu IFR, o que reduzirá a segurança operacional do sistema. Além disso, elevar a exigência atual de segunda para a primeira classe, irá gerar um ônus ao sistema de Hospitais de Aeronáutica, levando um grande contingente de pilotos a estes hospitais, que hoje são atendidos pelos MCC – Médicos Credenciados pelo CEMAL. Não há nenhum fato concreto ou acidente ou incidente recente que justifique esta elevação de requerimento. Outro ponto a considerar é que a emissão de CCF de primeira classe se dá tão somente em Hospitais de Aeronáutica (HA). Portanto, há um ônus para a população de pilotos em si, que habitando fora dos grandes centros não tem acesso fácil a um HA. Isto encarecerá o custo de manutenção da licença PP-IFR, e provoca um desequilíbrio entre aqueles que moram nos grandes centros, com fácil acesso a um HA, e aqueles que moram no interior, e que precisarão viajar e perder dias de trabalho, para realizar sua renovação de CCF num HA. 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia idem anterior.	

Contribuição n° 364	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dell Aglio luiz.dellaglio@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido.

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	(c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida, realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não

desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto.	qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema.Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese.	

Contribuição n° 365	
Colaborador: LUIZ ROBERTO BERALDI MARCONDES roberto@fibralive.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	61.21 Experiência recente Excluir o artigo completo 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2a classe, válido.

61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 1a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1a classe, válido.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.21 - Experiência recente: Levando-se em conta da habilitação PP-IFR, onde o piloto e a aeronave não fazem vôos COMERCIAIS, e o piloto quase sempre é proprietário da aeronave e preza pela segurança de vôo, não há qualquer embasamento parecido na legislação do FAA, se o período de validade da licença é de 24 meses conforme o caso, e o piloto já cumpriu os requisitos, não há motivo para exigir experiência recente da maneira proposta. Usando-se a parte 61.57 do CFR14 do FAA, está explícito como a renovação do requisito será feita: conduzir um vôo onde o piloto é o único manipulador dos comandos, não há passageiros, e há apenas as pessoas necessárias à realização segura do vôo – o Safety Pilot, que pode ser um instrutor ou outro piloto homologado e certificado para o vôo – o refraseamento reduziria o custo de readaptação e serviria o mesmo propósito de aumentar a segurança de vôo do que se deixar o tema indefinido ou exigir um vôo com instrutor a bordo. 61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos O FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados	61.21) Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional aumentando a importância da instrução de readptação nos casos de operações descontinuadas, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. 61.223) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe. Além disso, pretende-se que tal requisito esteja alinhado ao seu correspondente no LAR 61. 61.273) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe.

por instrumentos ou não, portanto com razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe. Exigir CCF de primeira classe para pilotos PP-IFR não aumentará em nada o nível de segurança operacional. Ao contrário, fará com que muitos pilotos desistam de manter seu IFR, o que reduzirá a segurança operacional do sistema. Além disso, elevar a exigência atual de segunda para a primeira classe irá gerar um ônus ao sistema de Hospitais de Aeronáutica, levando um grande contingente de pilotos a estes hospitais, que hoje são atendidos pelos MCC – Médicos Credenciados pelo CEMAL. Não há nenhum fato concreto ou acidente ou incidente recente que justifique esta elevação de requerimento. Outro ponto a considerar é que a emissão de CCF de primeira classe se dá tão somente em Hospitais de Aeronáutica (HA). Portanto, há um ônus para a população de pilotos em si, que habitando fora dos grandes centros não tem acesso fácil a um HA. Isto encarecerá o custo de manutenção da licença PP-IFR, e provoca um desequilíbrio entre aqueles que moram nos grandes centros, com fácil acesso a um HA, e aqueles que moram no interior, e que precisarão viajar e perder dias de trabalho, para realizar sua renovação de CCF num HA.	

Contribuição n° 366	
Colaborador: Luiz Alexandre Lani lani@coll.med.br	**Instituição:** COPA-BR – ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS E PROPRIETÁRIOS CIRRUS DO BRASIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	61.21 Experiência recente Excluir o artigo completo 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2a classe, válido.

61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 1a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1a classe, válido.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.21 Experiência recente: Não há qualquer embasamento parecido na legislação do FAA, se o período de validade da licença é de 24 meses conforme o caso, e o piloto já cumpriu os requisitos, não há motivo para exigir experiência recente da maneira proposta. Usando-se a parte 61.57 do CFR14 do FAA, está explícito como a renovação do requisito será feita: conduzir um vôo onde o piloto é o único manipulador dos comandos, não há passageiros, e há apenas as pessoas necessárias à realização segura do vôo – o Safety Pilot, que pode ser um instrutor ou outro piloto homologado e certificado para o vôo – o refraseamento reduziria o custo de readaptação e serviria o mesmo propósito de aumentar a segurança de vôo do que se deixar o tema indefinido ou exigir um vôo com instrutor a bordo. 61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos O FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim	61.21) Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional aumentando a importância da instrução de readptação nos casos de operações descontinuadas, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. 61.223) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe. Além disso, pretende-se que tal requisito esteja alinhado ao seu correspondente no LAR 61. 61.273) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe.

ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe. Exigir CCF de primeira classe para pilotos PP-IFR não aumentará em nada o nível de segurança operacional. Ao contrário, fará com que muitos pilotos desistam de manter seu IFR, o que reduzirá a segurança operacional do sistema. Além disso, elevar a exigência atual de segunda para a primeira classe, irá gerar um ônus ao sistema de Hospitais de Aeronáutica, levando um grande contingente de pilotos a estes hospitais, que hoje são atendidos pelos MCC – Médicos Credenciados pelo CEMAL. Não há nenhum fato concreto ou acidente ou incidente recente que justifique esta elevação de requerimento. Outro ponto a considerar é que a emissão de CCF de primeira classe se dá tão somente em Hospitais de Aeronáutica (HA). Portanto, há um ônus para a população de pilotos em si, que habitando fora dos grandes centros não tem acesso fácil a um HA. Isto encarecerá o custo de manutenção da licença PP-IFR, e provoca um desequilíbrio entre aqueles que moram nos grandes centros, com fácil acesso a um HA, e aqueles que moram no interior, e que precisarão viajar e perder dias de trabalho, para realizar sua renovação de CCF num HA. 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia idem anterior.	

Contribuição n° 367	
Colaborador: Denis Schwarzenbeck – Presidente COPA-BR denis@polimec.com	**Instituição:** COPA-BR – ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS E PROPRIETÁRIOS CIRRUS DO BRASIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	61.21 Experiência recente Excluir o artigo completo 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2a classe, válido.

61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 1a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1a classe, válido.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.21 Experiência recente: Não há qualquer embasamento parecido na legislação do FAA, se o período de validade da licença é de 24 meses conforme o caso, e o piloto já cumpriu os requisitos, não há motivo para exigir experiência recente da maneira proposta. Usando-se a parte 61.57 do CFR14 do FAA, está explícito como a renovação do requisito será feita: conduzir um vôo onde o piloto é o único manipulador dos comandos, não há passageiros, e há apenas as pessoas necessárias à realização segura do vôo – o Safety Pilot, que pode ser um instrutor ou outro piloto homologado e certificado para o vôo – o refraseamento reduziria o custo de readaptação e serviria o mesmo propósito de aumentar a segurança de vôo do que se deixar o tema indefinido ou exigir um vôo com instrutor a bordo. 61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos O FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim	61.21) Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional aumentando a importância da instrução de readptação nos casos de operações descontinuadas, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. 61.223) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe. Além disso, pretende-se que tal requisito esteja alinhado ao seu correspondente no LAR 61. 61.273) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe.

ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe. Exigir CCF de primeira classe para pilotos PP-IFR não aumentará em nada o nível de segurança operacional. Ao contrário, fará com que muitos pilotos desistam de manter seu IFR, o que reduzirá a segurança operacional do sistema. Além disso, elevar a exigência atual de segunda para a primeira classe, irá gerar um ônus ao sistema de Hospitais de Aeronáutica, levando um grande contingente de pilotos a estes hospitais, que hoje são atendidos pelos MCC – Médicos Credenciados pelo CEMAL. Não há nenhum fato concreto ou acidente ou incidente recente que justifique esta elevação de requerimento. Outro ponto a considerar é que a emissão de CCF de primeira classe se dá tão somente em Hospitais de Aeronáutica (HA). Portanto, há um ônus para a população de pilotos em si, que habitando fora dos grandes centros não tem acesso fácil a um HA. Isto encarecerá o custo de manutenção da licença PP-IFR, e provoca um desequilíbrio entre aqueles que moram nos grandes centros, com fácil acesso a um HA, e aqueles que moram no interior, e que precisarão viajar e perder dias de trabalho, para realizar sua renovação de CCF num HA. 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia idem anterior.	

Contribuição n° 368	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação;	RBHA 61. 23 (3) vôo por instrumentos: duas horas de vôo sob condições de vôo por instrumentos reais ou condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para vôo visual, nas quais tenha realizado pelo menos duas aproximações de pouso em vôo por instrumentos real, estando efetivamente operando os comandos da aeronave.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido o prazo da experiência recente para IFR conforme o RBHA 61, pois a experiência tem se demonstrado suficiente para a proficiência dos pilotos uma vez que a maioria deles tem operado outras aeronaves em paralelo o que permite a manutenção da habilidade e por ser os brasileiros mundialmente conhecidos por suas habilidades e pericias de pilotagem. Também não estudo que justifique tal aumento.	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121.

Contribuição n° 369	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado:	RBHA 61.23 (b) Não obstante os prazos estabelecidos no parágrafo (a) desta seção, nenhum detentor de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave nas condições seguintes, a menos que nos 120 dias precedentes tenha realizado, no mínimo:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido o prazo da experiência recente em 120 dias conforme o RBHA 61, pois o período tem se demonstrado suficiente para a proficiência dos pilotos uma vez que a maioria deles tem operado outras aeronaves em paralelo o que permite a manutenção da habilidade e por ser os brasileiros mundialmente conhecidos por suas habilidades e pericias de pilotagem. Também não há estudo que justifique tal diminuição de tempo.	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121.

Contribuição n° 370	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (2) voo noturno:	LAR 61.130 (b) Experiência noturna Exceto o estabelecido no parágrafo (c) ..... (c) Experiência de voo por instrumentos
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que o texto seja alterado conforme o LAR e a experiência recente noturna sejam atendidos “e/ou” quando a mesma referente ao IFR tenha sido realizada	Sugestão acatada por melhor considerar a harmonização com o requisito correspondente disposto no LAR 61.

Contribuição n° 371	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que a frase acima seja retirada, pois não foi encontrada tal restrição nem no LAR nem no FAR. O procedimento para revalidação deve ser o contido no FAR 61.56 e/ou LAR 61.125 os quais são muito similares. Tal procedimento sim, caracterizaria “adequação a legislação internacional”.	Sugestão não acatada, uma vez que o texto faz referência aos prazos de validade das habilitações que serão mantidos na proposta do RBAC 61.

Contribuição n° 372	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido	RBHA 61.23 (2) vôo noturno: duas decolagens e duas aterrissagens no período compreendido entre 1 hora após o pôr do sol e 1 hora antes do nascer do sol, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria e classe ou tipo, conforme requerido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido o texto do RBHA, pois o mesmo vem atendendo os fins a que se destina e não há estudo que comprove a necessidade de maior restrição.	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61.

Contribuição n° 373	
Colaborador: João Lúcio Chaves de Melo chavesjlm@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube do Estado de Minas Gerais
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 60 (sessenta dias precedentes tenha realizado: (...) Caso o piloto seja detentor de uma licença PLA o intervalo de tempo precedente passa a ser de 90 dias
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para um PP ou PC da aviação geral, considerando a pouca experiência, um intervalo de 120 dias é um perigo, 90 é preocupante e 60 aceitável. A legislação atual permitr que um PP recém habilitado possa ficar 120 dias sem voar e então comandar um avião pelo país a fora. Vale considerar que uma licença permite que o piloto opere tanto no remoto interior do Brasil como na TMA RJ ou SP. A propósito, considero que a redação proposta no que tange à experiência IFR ficou muito melhor e adequada à segurança de vôo. Atenciosamente, Chaves	Sugestão não acatada. O novo texto visa a harmonização com o requisito equivalente disposto no LAR 61, que estabele o prazo de 90 dias, independente da graduação da licença de piloto. Acreditamos que o prazo de 90 dias é razoável e encontra abrigo, inclusive, em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121.

Contribuição n° 374	
Colaborador: Sergio Eduardo Gomes edugo85@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.21 Experiência recente (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	(1) tenha realizado, nos últimos 12 (doze) meses, no mínimo,
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É aplicado no mundo todo assim para a licenca de IFR	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61.

Contribuição n° 375	
Colaborador: Sergio Eduardo Gomes edugo85@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.21 Experiência recente (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido.	Continuar 2 (duas) decolagens e 2 (duas) aterrissagens .
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É aplicado no mundo todo assim.	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61.

Contribuição n° 376	
Colaborador: SERGIO KOCH koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação;	Voltar ao que estava escrito no RBHA 61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O voo de proficiência técnica feito pelo INSPAC é o mecanismo	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a

para garantir que o piloto está habilitado para exercer suas fincões no respectivo período de validade de sua habilitação. A experiência recente deveria garantir apenas que ele mantivesse uma certa constância de voo ao longo do período de validade de sua habilitação. O Anexo 1 da ICAO não prevê um limite de tempo, mas RECOMENDA que seja feito baseado num método sistemático de prevenção de acidentes. Assim, qual foi o método aplicado para se chegar ao 90 dias? Ainda, porque alterar com restrições mais contundentes a experiência recente para voo por instrumentos? Pensando em segurança de voo até acredito que tal medida venha a contribuir, mas como observador do sistema há muito tempo, creio que a solução não seria arrochar na experiência recente, mas sim na melhor qualificação do INSPAC para que ele faça um voo de proficiência realmente profissional e que garanta efetivamente a obtenção ou manutenção da habilitação do piloto a ser checado. ANEXO 1 DA ICAO 1.2.5 Validity of licences 1.2.5.1 A Contracting State, having issued a licence, shall ensure that the privileges granted by that licence, or by related ratings, are not exercised unless the holder maintains competency and meets the requirements for recent experience established by that State. 1.2.5.1.1 Recommendation.— A Contracting State should establish maintenance of competency and recent experience requirements for pilot licences and ratings based on a systematic approach to accident prevention and should include a risk assessment process and analysis of current operations, including accident and incident	segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61.

data appropriate to that State. 1.2.5 Validez de las licencias 1.2.5.1 Todo Estado contratante que haya expedido una licencia se asegurará de que no se haga uso de las atribuciones otorgadas por esa licencia o por las habilitaciones correspondientes, a menos que el titular mantenga la competencia y cumpla con los requisitos relativos a experiencia reciente que establezca dicho Estado. 1.2.5.1.1 Recomendación.— Todo Estado contratante debería establecer requisitos relativos al mantenimiento de la competencia y a la experiencia reciente para las licencias y habilitaciones de pilotos basados en un método sistemático de prevención de accidentes y debería incluir un proceso de evaluación de riesgos y análisis de operaciones actuales, incluidos los datos de accidentes e incidentes correspondientes a ese Estado.	

Contribuição n° 377	
Colaborador: Hermann Fernandes Pais hpais66@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	61.21 Experiência recente Acrescentar o parágrafo (e) semelhante ao CFR14 part 61.57 da FAA, que permite a realização de vôo solo ou com um piloto de segurança ("Safety Pilot") para renovar o requisito de experiencia recente. 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2a classe, válido.

61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 1a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1a classe, válido.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.21 Experiência recente: Usando-se a parte 61.57 do CFR14 do FAA, está explícito como a renovação do requisito será feita: conduzir um vôo onde o piloto é o único manipulador dos comandos, não há passageiros, e há apenas as pessoas necessárias à realização segura do vôo – o Safety Pilot, que pode ser um instrutor ou outro piloto homologado e certificado para o vôo – o refraseamento reduziria o custo de readaptação e serviria o mesmo propósito de aumentar a segurança de vôo do que se deixar o tema indefinido ou exigir um vôo com instrutor a bordo. 61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos Exigir CCF de primeira classe para pilotos PP-IFR não aumentará em nada o nível de segurança operacional. Ao contrário, fará com que muitos pilotos desistam de manter seu IFR, o que reduzirá a segurança operacional do sistema. Além disso, elevar a exigência atual de segunda para a primeira classe, irá gerar um ônus ao sistema de Hospitais de Aeronáutica, levando um grande contingente de pilotos a estes hospitais, que hoje são atendidos pelos MCC – Médicos Credenciados pelo CEMAL. Não há nenhum fato concreto ou acidente ou incidente recente que justifique esta elevação de requerimento. Outro ponto a considerar é que a emissão de CCF de primeira	61.21) Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional aumentando a importância da instrução de readptação nos casos de operações descontinuadas, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. 61.223) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe. Além disso, pretende-se que tal requisito esteja alinhado ao seu correspondente no LAR 61. 61.273) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe.

classe se dá tão somente em Hospitais de Aeronáutica (HA). Portanto, há um ônus para a população de pilotos em si, que habitando fora dos grandes centros não tem acesso fácil a um HA. Isto encarecerá o custo de manutenção da licença PP-IFR, e provoca um desequilíbrio entre aqueles que moram nos grandes centros, com fácil acesso a um HA, e aqueles que moram no interior, e que precisarão viajar e perder dias de trabalho, para realizar sua renovação de CCF num HA. Finalmente, o FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe. 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia Similaro ao item anterior.	

Contribuição n° 378	
Colaborador: Luiz Fernando Felix fernando@inquima.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	61.21 Experiência recente Excluir o artigo completo 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2a classe, válido.

61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 1a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1a classe, válido.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.21 Experiência recente: Não há qualquer embasamento parecido na legislação do FAA, se o período de validade da licença é de 24 meses conforme o caso, e o piloto já cumpriu os requisitos, não há motivo para exigir experiência recente. 61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos O FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe. 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia idem anterior.	61.21) Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional aumentando a importância da instrução de readptação nos casos de operações descontinuadas, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. 61.223) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe. Além disso, pretende-se que tal requisito esteja alinhado ao seu correspondente no LAR 61. 61.273) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe.

Contribuição n° 379	
Colaborador: Santiago Fermin Wirsch santiago@inquima.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	61.21 Experiência recente Excluir o artigo completo 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2a classe, válido.

61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 1a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1a classe, válido.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.21 Experiência recente: Não há qualquer embasamento parecido na legislação do FAA, se o período de validade da licença é de 24 meses conforme o caso, e o piloto já cumpriu os requisitos, não há motivo para exigir experiência recente. 61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos O FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe. 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia idem anterior.	61.21) Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional aumentando a importância da instrução de readptação nos casos de operações descontinuadas, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. 61.223) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe. Além disso, pretende-se que tal requisito esteja alinhado ao seu correspondente no LAR 61. 61.273) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe.

Contribuição n° 380	
Colaborador: Denis Schwarzenbeck denis@polimec.com	**Instituição:** Polimec ind. e com. Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	61.21 Experiência recente Excluir o artigo completo 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2a classe, válido.

61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 1a classe válido; 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1a classe, válido.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.21 Experiência recente: Não há qualquer embasamento parecido na legislação do FAA, se o período de validade da licença é de 24 meses conforme o caso, e o piloto já cumpriu os requisitos, não há motivo para exigir experiência recente. 61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos O FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe. 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia idem anterior.	61.21) Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional aumentando a importância da instrução de readptação nos casos de operações descontinuadas, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. 61.223) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe. Além disso, pretende-se que tal requisito esteja alinhado ao seu correspondente no LAR 61. 61.273) Sugestão não acatada. Entende-se que as especificidades da habilitação bem como a carga de trabalho maior proveniente desse tipo de operação faz com que seja mais adequada uma certificação de capacidade física mais apurada que a de 2ª classe.

Contribuição n° 381	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 382	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 383	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 384	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 385	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 386	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 387	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 388	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 389	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 390	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 391	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 392	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 393	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 394	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 395	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 396	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 397	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 398	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 399	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 400	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 401	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 402	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 403	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 404	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 405	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 406	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 407	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 408	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 409	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 410	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 411	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 412	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 413	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 414	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 415	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 416	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 417	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 418	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 419	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 420	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 421	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 13 61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido.	61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: no mínimo, 2 (duas) decolagens e 2 (duas) 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Embora a ICAO não especifique um tempo, recomenda que cada Estado membro estipule um prazo de experiência recente. Não nos parece razoável diminuir o tempo de experiência recente de 120 para 90 dias. Não há a ocorrência de acidentes ou incidentes que justifiquem essa mudança. No caso do voo noturno, a exigência deve ser menor, justamente porque a aviação geral normalmente voa menos no período noturno que no diurno. Esse critério não faz diferença, por	Sugestão não acatada. O novo texto visa a incrementar a segurança operacional, além de harmonizar com os resitos equivalentes dispostos no LAR 61, e padronizar com requisitos equivalentes dispostos em regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121.

exemplo, para a aviação regida pelos RBAC135 e, principalmente, no 121.	

Contribuição n° 422	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 423	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 424	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/ aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 425	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO**
61.21 Experiência recente (a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado: (1) voo diurno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido; (2) voo noturno: 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 haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido. (b) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador	(a) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro dos 120 (cento e vinte) dias precedentes tenha realizado em voo diurno, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens em condições visuais de voo, durante as quais haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido; (b) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste regulamento, nenhum titular de uma licença concedida em conformidade com este regulamento pode atuar como piloto em comando de uma aeronave, a menos que dentro do período de validade da Habilitação de categoria tenha sido realizado 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, ou seja, em voo noturno, durante as quais haja efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria ou tipo, conforme requerido. (c) Nenhum piloto pode atuar como piloto em comando em voos por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos estabelecidos para voo visual, a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 1 (uma) hora de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais tenha realizado 2 (duas) aproximações por instrumentos e um procedimento de aproximação perdida,

básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação ou em simulador aprovado pela ANAC; ou (2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Este item, por englobar vários tópicos, será divido em assuntos. Portanto, primeiramente solicitamos que ao invés de 90 dias, seja mantido para experiência recente os mesmos 120 dias da legislação atual. Não podemos igualar a aviação geral aos mesmos requisitos da aviação de transporte público (RBAC 121 e 135), por não haver a mesma necessidade em função da complexidade dos equipamentos, da responsabilidade civil de cada piloto, e dos custos da aviação geral que são cobertos individualmente, e não pelas empresas. Outra comparação que neste caso não podemos realizar, é igualarmos à aviação geral americana, que possui um custo de operação aproximadamente 4 vezes menor, um número de frota de 228.663 em 2008 (12.178 é a frota TOTAL brasileira, segundo dados desta mesma agência em 2009) e um número de horas voadas infinitamente superior. Para quaisquer comparações recomendamos os seguintes Links: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html. Não entendemos também necessário a experiência recente de 3 decolagens e 3 pousos em condições VMC para a mesma classe e modelo, uma vez que se a experiência recente for mantida para a categoria e tipo, estas englobam o conhecimento necessário para a	Sugestão não acatada. O requisito com prazo de 90 dias visa harmonizar com LAR 61 e padronizar com regulamentos operacionais, como os RBACs 135 e 121. Entendemos que a operação na aviação geral não é igual a operação comercial (regidas pelos RBACs 135 e 121), o índice de acidentes também não, é bem maior na aviação geral e, por isso, faz-se necessária uma nova fisolofia para a certificação do pessoal da aviação civil, com maior foco na instrução e na experiência. Da mesma maneira, a finalidade de distinguir e exigir experiência recente por modelo de aeronave (no caso de habilitações classe) visa a assegurar a seguraça operacional. Cabe resaltar que a averbação de um designativo de habilitação de classe não qualifica seu titular para operar qualquer aeronave representada por tal desiginativo, mas somente aqueles modelos nos quais o piloto esteja devidamente qualificado, ou seja, com treinamento, instrução e experiência adequados. A exigência de experiência recente segregada por modelo de aeronave, não apenas por sua habilitação de classe, alinha-se a tal filosofia.

manutenção dos preceitos técnicos. Vale lembrar-se da responsabilidade civil de cada piloto de procurar treinamento duplo comando se houver necessidade para tal. Os parâmetros aqui delimitados são mínimos e não máximos, ou seja, temos que dar o direito ao cidadão que possua a habilidade para tal, de efetuar apenas o necessário para a manutenção das suas habilidades de vôo sem onerar financeiramente o mesmo. Entendemos que a experiência recente para vôo noturno é exagerada. Solicitamos no máximo 3 decolagens e 3 pousos no período de validade da Habilitação de Categoria. Entendemos também que a experiência recente para a Habilitação de vôo por instrumentos como piloto em comando é exagerada. Solicitamos que o requisito seja a de nos últimos 180 dias no mínimo 1 hora de vôo sob condições de vôo por instrumento reais ou simuladas, que poderão ser realizadas em dispositivo de simulador de vôo aprovado pela ANAC, sendo executado pelo menos 2 aproximações por instrumentos, e um procedimento de arremetida, sendo realizado na categoria de aeronave correspondente a Habilitação, ou o exame de perícia já previsto. Vale ressaltar que o que está sendo aqui discutido não é apenas a manutenção dos preceitos técnicos e de segurança, que obviamente SEMPRE vem em primeiro lugar. Mas discute-se aqui também o futuro da Aviação Brasileira, uma vez que a Aviação Geral é a base para a formação de pilotos que alimenta o sistema de transporte público. Por isso, as exigências devem ser razoáveis com a necessidade, pois obviamente quanto mais se voar, mais treinado e seguro supostamente estaremos no nosso sistema de aviação civil. O problema é que voar cada vez se torna mais caro, e os aumentos dos requisitos para a certificação de aeronaves e de treinamento provam através dos números que não são diretamente proporcionais	

aos índices de segurança. Por isso, é necessário um bom entendimento do Sistema de Aviação Civil para que as exigências sejam equilibradas e coerentes com a necessidade técnica, sem a elevação absurda e desnecessária dos custos da manutenção do sistema. Aos olhos de muitos, a maior prova da incoerência da legislação mundial nos últimos anos, foi o aumento abusivo de exigências nas aeronaves certificadas que fez despertar uma indústria da aviação de aeronaves leves, que migrou toda uma gama de massa crítica para essa aviação em função dos custos. Ou seja, esta massa deixou de operar as aeronaves certificadas para estas novas aeronaves. A dúvida resta: é mais seguro operar estas aeronaves leves ou as antigas aeronaves certificadas, sem as exigências atuais? Muitos afirmam ser a segunda hipótese. básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo. Embasamento: http://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/general_aviation/CY2009/ e ainda http://www.bts.gov/publications/national_transportation_statistics/html/table_01-11.html RBHA 61, § 61.23 letra b, em vigor Anexo 6, Parte I (itens 9.4.1 e 9.4.2)	

Contribuição n° 426	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs (a) A expedição e a validade dos CCF respeitam as provisões do RBHA 67, ou RBAC que venha a substituí-lo.	61.23 Expedição e validade dos CCF
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
CCF é uma sigla e assim deve ser grafada em caixa alta e nunca no plural:	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 427	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 428	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 429	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 430	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 431	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 432	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 433	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 434	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 435	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 436	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 437	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 438	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 439	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 440	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 441	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 442	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 443	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 444	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 445	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 446	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 447	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 448	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 449	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 450	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 451	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 452	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 453	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 454	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 455	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 456	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 457	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 458	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 459	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 460	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 461	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 462	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 463	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 464	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 465	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 466	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 467	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 468	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 469	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 470	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.23 Expedição e validade dos ccfs	61.23 Expedição e validade dos CCF's
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A sugestão é que o CCF seja em letras maiúsculas. 61.23 Expedição e validade dos CCF's . Erro de digitação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para estar em harmonia com o RBAC 67.

Contribuição n° 471	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 14 61.25 Mudança de nome e de endereço (b) Dentro de 30 (trinta) dias após a mudança de seu endereço de correspondência, o titular de uma licença emitida segundo este regulamento deve informar à ANAC, por escrito, seu novo endereço.	61.25 Mudança de nome e de endereço (b) Dentro de 30 (trinta) dias após a mudança de seu endereço de correspondência, o titular de uma licença emitida segundo este regulamento deve informar à ANAC, através de preenchimento de formulário específico, seu novo endereço.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A mudança de endereço entre aeronautas é bastante comum. Se já não existir um formulário para isso, sugerimos que seja criado	Sugestão não acatada. O formulário não é específico, mas o mesmo utilizado para outras solicitações, inclusive admitindo a solicitação online. No futuro, pretende-se que cada titular de licença tenha login e senha em um portal de serviços da ANAC na internet, de forma que o próprio titular de licença possa, por exemplo, manter atualizados seus dados cadastrais, sem necessidade de inferência de qualquer servidor da Agência.

Contribuição n° 472	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.27 Contagem e registro de horas de voo (e) No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta sessão, a ANAC pode autorizar que o tempo de vôo seja considerado integralmente, se a aeronave estiver equipada para operar com copiloto e esteja operando com tripulação múltipla.	61.27 Contagem e registro de horas de voo (e) No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta sessão, a ANAC pode autorizar que o tempo de vôo seja considerado integralmente, se a aeronave estiver equipada para operar com copiloto e esteja operando com piloto e copiloto.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto, conforme proposto, conduz à dúvida e possível má interpretação, na medida em que existindo a figura do piloto de tripulação múltipla esta pode ser confundida com o espírito da condição proposta. Assim é recomendável deixar explicitado tratar-se de uma tripulação constituída de piloto e copiloto.	Sugestão acatada para que fiquem mais bem explicitadas s funções a bordo da aeronave.

Contribuição n° 473	
Colaborador: Rodrigo Bruno de Melo melo133@hotmail.com	**Instituição:** BHS Taxi Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.27 Contagem e registro de horas de voo (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto. (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 estiver equipada para operar com copiloto e esteja operando com tripulação múltipla.	61.27 Contagem e registro de horas de voo (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto. (e) No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta seção, a ANAC autoriza que o tempo de voo seja considerado integralmente, se a aeronave estiver equipada para operar com copiloto e esteja operando com tripulação múltipla.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A expressão “pode autorizar”, faz menção a uma condição subjetiva e arbitrária. No meu entender ou a agência autoriza, ou não, todos os casos enquadrados nesta definição. Esta diferença visa evitar possíveis abusos de poder, visto que no texto original a ANAC pode não autorizar até meso sem motivo algum para tal. Apesar de parecer uma modificação de pouca importância, acredito que esta simples mudança pode evitar inúmeras reclamações e protestos futuros. Se não for de interesse da agência que todos os co-pilotos,	Sugestão não acatada. A condição de se poder operar uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, com um copiloto, será uma avaliação técnico-operacional, depednendo da operação a ser realizada na aeronave específica.

operando aeronaves equipadas para operar com co-pilotos e que estejam operando com tripulações múltiplas registrem a totalidade das horas; sugiro que os casos que constituírem a exceção a essa regra façam parte do texto em questão.	

Contribuição n° 474	
Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira ramiro.silveira@embraer.com.br	**Instituição: Embraer**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Vejamos a seguir o que diz o RBAC 61.27 Contagem e registro de horas de voo, letra (a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos, conforme especificado em instrução suplementar: (1) Caderneta Individual de Voo – CIV; e (2) Declaração de Horas de Voo, constando os dados extraídos de relatório de registro individual de horas de voo. E letra (b) Para fins de contagem das horas de voo requeridas para concessão de uma licença inicial de piloto ou para concessão de uma licença de piloto de grau superior, um aluno piloto ou o titular de uma licença de piloto, respectivamente, deve registrar integralmente as horas de voo quando realizar voo solo, em instrução duplo comando ou quando atuar na função de piloto em comando. Qual seria a interpretação feita a partir da leitura deste requisito? Que qualquer hora de voo, seja a aeronave certificada ou experimental, deve ir para a CIV para comprovação de experiência de voo? O mesmo se aplica a aeronaves leves?	Seria ótimo que qualquer aeronave monomotora voada, seja ela aeronave leve ou avião, experimental ou certificado. A fim de evitar dúvidas, a ANAC deve ser clara no texto do requisito.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sendo a CIV meio aceito pela ANAC para se registrar e comprovar a experiência de um piloto, ela obviamente deve existir e ter as horas aceitas para qualquer categoria de piloto, independente do tipo de aeronave que se opera.	Não há um texto de sugestão para análise

Contribuição n° 475	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.27 (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a retirada do texto prevista para o RBAC, pois o mesmo não é encontrado, nem no LAR, nem no FAR, o mesmo cria uma restrição desnecessária e sem fundamento para a nossa aviação e vai contra a padronização da legislação a internacional	Sugestão não acatada. Além de constar no LAR 61.110 (C)(6)(I), o Anexo 1 também prevê tal texto.

Contribuição n° 476	
Colaborador: roberto eliasquevici robertocolt@gmail.com	**Instituição:** colt taxi aereo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.27 (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a retirada do texto prevista para o RBAC, pois o mesmo não é encontrado, nem no LAR, nem no FAR, o mesmo cria uma restrição desnecessária e sem fundamento para a nossa aviação e vai contra a padronização da legislação a internacional.	Sugestão não acatada. Além de constar no LAR 61.110 (C)(6)(I), o Anexo 1 também prevê tal texto.

Contribuição n° 477	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.27 (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a retirada do texto prevista para o RBAC, pois o mesmo não é encontrado, nem no LAR, nem no FAR, o mesmo cria uma restrição desnecessária e sem fundamento para a nossa aviação e vai contra a padronização da legislação a internacional.	Sugestão não acatada. Além de constar no LAR 61.110 (C)(6)(I), o Anexo 1 também prevê tal texto.

Contribuição n° 478	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.27 (h) Para fins de atendimento do requisito de experiência requerido para a concessão da licença solicitada, o solicitante de uma licença de piloto, a ser expedida em conformidade com este regulamento, que tenha sido habilitado como piloto de aeronave militar, pode ter considerado o seu tempo total de voo realizado de acordo com os critérios da respectiva organização.	Para fins de atendimento do requisito de experiência requerido para a concessão da licença solicitada, o solicitante de uma licença de piloto, a ser expedida em conformidade com este regulamento, que tenha sido habilitado como piloto de aeronave militar, pode ter considerado o seu tempo total de voo realizado de acordo com os critérios deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja alterado o texto acima em negrito, pois seria inconcebível a aceitação de uma regulamentação a qual não foi avaliada pela ANAC	Sugestão não acatada. O próprio texto informa que a licença será expedida em conformidade com este regulamento.

Contribuição n° 479	
Colaborador: Pedro Martins pedro.martins@hotmail.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.27 Contagem e registro de horas de voo (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto. 61.197 Concessão de habilitação de classe (c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 3 (três) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data dessa verificação. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de	61.27 Contagem e registro de horas de voo (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando 100% (cem por cento) do tempo de voo na função de copiloto. 61.197 Concessão de habilitação de classe (c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 3 (três) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia, EXCLUIR: tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data dessa verificação. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) REVER: 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir,REVER: adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.27 Contagem e registro de horas de voo É um absurdo um co-piloto voar 100% do tempo de voo, receber por isso, ficar fora de casa e longe da família em 100% do tempo de voo, e só registrar 50% do tempo de voo!!! UM ABSURDO!! Alguém que está voando de co-piloto está em processo para se tornar comandante, pois pensem bem: se a pessoa registrar apenas metade das horas, vai demorar o dobro de tempo para se tornar comandante! SIMPLES, NÃO É???? Pois bem, JÁ ESTAMOS EM FALTA DE PILOTOS NO BRASIL, principalmente comandantes, e se mudar a legislação? Como ficará? Pilotos estrangeiros? NEM PENSAR!!!!!!! E a regulamentação??? O co-piloto vai regulamentar com 80hs de voo (em jato, por exemplo), mas vai voar 160hs (pois só registra 50%)???? Ou vai voar 80hs normal, e registrar 40hs (INJUSTO)!!!! Pessoal, por favor, pensem bem!!!! 61.197 Concessão de habilitação de classe Todos sabemos que a concessão de habilitação MLTE é uma das mais difíceis de um piloto conseguir, pois a hora de voo é muito cara. O que acontece hoje, é que muitos pilotos recém formados,	Sugestão não acatada. A contagem de 50% é para as aeronaves que são certificadas para um piloto somente, não havendo a obrigatoriamente a presença de um copiloto. Além disso, o texto harmoniza com legislações internacionais.

fazem voos com comandantes de MLTE que são INVA ou PLA e registram como hora em instrução para baratear, até aí tudo bem, nada ilegal. Agora imaginem: vocês já querem mudar a legislação, dizendo que para instrução só pode registrar hora se não houver passageiro no avião. Pergunto: QUANDO ALGUÉM QUE TEM AVIÂO VAI MANDAR SÓ O PILOTO??? Quase nunca!!!!! Ou seja, já dificultamos mais ainda! E agora, vocês querem que as horas sejam lançadas em no máximo 6 meses!!! COMO?? E quem não tem condições de pagar???? E quem precisa de ajuda para checar o MLTE???? Gente, mais uma vez... estamos em falta de pilotos qualificados, e em vez de facilitarem, vocês só estão dificultando! Como pode isso?????? 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo Todos sabemos que a instrução de voo é um dos caminhos mais rápidos para a pessoa acumular horas e conseguir um emprego melhor (empresa aérea, agrícola, executiva, etc.). Bom, a ANAC exige 150hs de voo (em escola homologada) ou 200hs totais para a pessoa checar o PC, correto? Ou seja, VOCÊS julgam essa pessoa apta a exercer a função de PC com 200hs. Então, para que exigir 200hs EM COMANDO para ser INVA??? Alguém que cheque o PC, e fique mais um tempo acumulando horas em comando não vai virar INVA. Por que? Simples, porque alguém que voou mais 50hs ou 100hs em comando, com certeza, já está em algum trabalho melhor do que a instrução, ganhando mais, e NUNCA vai querer voltar para a instrução e voar aeronaves menores, ganhar menos, e etc. O correto é manter da maneira que está: Checou o PC, fez o curso de INVA e checou, pronto: já pode dar instrução! E exigir mais 15hs em comando de MLTE para dar este tipo de	Sugestão parcialmente acatada. O texto será retificado para uma harmonização com regulamentos internacionais. Sugestão não acatada. O instrutor de voo necessita estar bem preparado para ministrar a instrução. Item harmonizado com o LAR 61.

instrução? Não preciso escrever a mesma coisa que disse antes, preciso????????? Desculpem meu desabafo, e meu modo “informal” de escrever. Mas é que vocês precisam facilitar as coisas. Estamos em falta de pilotos. As taxas da ANAC são caríssimas, os processos estão demorando de forma ridícula para serem aprovados (autorização de voo de cheque, emissão de carteira, etc.), o custo de formação é alto, e com essas mudanças vocês vão dificultar ainda mais a formação. É hora de rever o objetivo de vocês, e tentar facilitar na formação. É POSSÍVEL FACILITAR, SEM PREJUDICAR NA SEGURANÇA DE VOO SIM! BASTA QUERER! Obrigado pela atenção. Att. Pedro Martins	

Contribuição n° 480	
Colaborador: Lucas Martins Jorge lucas.martins.jorge@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Uberaba
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.27 Contagem e registro de horas de vôo (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto.	61.27 Contagem e registro de horas de vôo (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 co-piloto sob a supervisão de um Piloto em Comando nas funções e obrigações de Piloto em Comando, em qualquer aeronave, deve registrar o tempo total de vôo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Boa tarde! Primeiramente obrigado por nos convidar á participar. Vamos á questão. Em vários casos, o Piloto Privado que deseja seguir carreira na Aviação, opta por acumular a experiência de vôo necessária para obtenção da licença de Piloto Comercial fora dos Aeroclubes, sob o RBHA 91. Exercendo função de co-piloto, sob supervisão de um Comandante experiente, ele acumula, além da experiência de vôo, experiência nas demais tarefas que todo Piloto Comercial no seu dia-a-dia. Estes são dois valiosos pontos para qualquer Aviador em início de carreira. A alteração desta parte vai dificultar a formação por este caminho. Apesar de o Co-piloto estar abaixo do Comandante na hierarquia da tripulação, ambos estão diretamente focados á operação. Ambos operam os controles da Aeronave. Cabe ao Comandante decidir quem vai “voar o avião” na etapa e quem vai monitorar, e independente da tarefa delegada ao Co-piloto, todas elas estão diretamente ligadas á operação, e	Sugestão não acatada. A contagem de 50% é para as aeronaves que são certificadas para um piloto somente, não havendo a obrigatoriamente a presença de um copiloto. Além disso, o texto harmoniza com legislações internacionais.

devem ser consideradas em sua experiência total de vôo. Pode sim ocorrer do candidato á obtenção da licença de Piloto Comercial obter a quantidade de horas necessárias, mas sem qualidade no treinamento. Assim como pode acontecer o mesmo voando duplo comando com o instrutor para obtenção de qualquer licença. Nestes dois casos, o candidato certamente será reprovado no exame prático por não atender os padrões mínimos exigidos. Diante das projeções de demanda do Mercado de Trabalho, e do alto custo da formação, devemos facilitar ao máximo a obtenção da experiência mínima, não deixando de ser rigorosos no exame prático. Independente da forma como foi obtida a experiência, no final das contas, o que deve valer é o desempenho do candidato no seu vôo de check. Muito Obrigado; Lucas Martins Jorge -	

Contribuição n° 481	
Colaborador: Fabiano Luiz Possi fpossi@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.27 Contagem e registro de horas de vôo (c) Para fins de contagem das horas de vôo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como copiloto de uma aeronave certificada para voar com copiloto, deve registrar integralmente as horas de vôo nesta função. (d) Para fins de contagem das horas de vôo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de vôo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de vôo na função de copiloto.	(d) Para fins de contagem das horas de vôo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de vôo considerando integralmente o tempo de vôo na função de copiloto.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Se a própria ANAC verificou a necessidade de um co-piloto, devido a operação (subentendendo ser NECESSÁRIO a presença do co-piloto para a SEGURANÇA DE VÔO, que é o que a ANAC tanto presa) porque este COITADO, tem que ter as horas divididas por 2, ele não esta sentado no acento do 2P vendo a paisagem, ele esta compondo tripulação e sendo remunerado por isso. Agora imaginem a felicidade deste aeronauta, sabendo que a experiência que ele tem e desenvolveu por anos só vale em 50%. Imagine o senhor(ora), que esta lendo este disposto, se quando	Sugestão não acatada. A contagem de 50% é para as aeronaves que são certificadas para um piloto somente, não havendo a obrigatoriamente a presença de um copiloto. Além disso, o texto harmoniza com legislações internacionais.

questionado(a) sobre seu período de trabalho eu dissesse que ele é de somente 4 horas, e que o cargo que o senhor(ora) pretende, vai demorar o dobro do tempo pois seu período de trabalho é de 4 horas e não 8, por mais que o senhor(ora) o trabalhe.	

Contribuição n° 482	
Colaborador: LEONARDO TOSTES PINTO DE RESENDE leotostes747@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.27 - Contagem de tempo e registro de horas de vôo (b) Para fins de contagem do tempo de vôo requerido para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o detentor de uma licença de piloto, quando atuar como co-piloto de uma aeronave homologada para operação com co-piloto, deve registrar, no máximo, 50 por cento do tempo total do vôo realizado nesta função.	Para fins de contagem do tempo de vôo requerido para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o detentor de uma licença de piloto, quando atuar como co-piloto de uma aeronave homologada para operação com co-piloto, deve registrar o tempo total do vôo realizado nesta função.”
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
As aeronaves hoje exigem o mesmo desempenho de ambos os pilotos. É público e notório que todas as empresas que operam aeronaves homologadas para co-piloto, exigem a operação deste como PF (pilot flying) e o equilíbrio das etapas do voo, com o objetivo de aprimorar e manter a proficiência de pilotagem. Não é cabível que o co-piloto operando dentro das mesmas regras de um comandante, tenha somente 50% da hora válida.	Sugestão não acatada. A contagem de 50% é para as aeronaves que são certificadas para um piloto somente, não havendo a obrigatoriamente a presença de um copiloto. Além disso, o texto harmoniza com legislações internacionais.

Contribuição n° 483	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.27 Contagem e registro de horas de voo	desenvolver o texto para ser inserido no 61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
criar o link entre a escola e o primeiro emprego. Horas de pilotos recém-formados voando anv single pilot e contando experiência para o total. Piloto-estagiário. Uma ferramenta importaníssima que deve ser considerada é a figura do piloto-estagiário, ou qualquer outro nome que se pretenda atribuir. Ao mesmo tempo em que a autoridade aeronáutica garante que um piloto está pronto para exercer suas funções remuneradas e transportar cargas e passageriors ao receber sua licença de PC, o mercado diz que falta-lhe experiência. A solução seria adotar a possibilidade de atuar como piloto-estagiário, a exemplo do que ocorre em outras profissões, para que o futuro profissional da aviaçã o possa progredir em experiência e conhecimento até que seja contratado. Dividir a cabine de uma aeronave single pilot com um piloto experiente, mesmo que não seja habilitado nela, certamente vai garantir um avanço importante na progressão da carreira Poderíamos discutir esse assunto e apresentar-lhes nossas sugestões para que faça parte da nova redação do RBAC61. As horas voadas pelo piloto-estagiário em determinadas situações teriam uma contagem diferenciada. Haveria um limite máximo para um piloto ser considerado piloto-estagiário.	Tal assunto não seria tratado no RBAC 61.

Contribuição n° 484	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (C).4.(ii) um instrutor de voo por instrumentos pode registrar como hora de voo por instrumentos, o tempo em que atua realizando instrução de voo em condições de voo por instrumentos reais ou simuladas.	(C).4.(ii) um instrutor de voo por instrumentos deve registrar como hora de voo por instrumentos, o tempo em que atua realizando instrução de voo em condições de voo por instrumentos reais ou simuladas.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Se o instrutor pode registrar, porque não deveria? Nos demais itens consta a palavra “deve”. O instrutor deve registrar suas horas conforme o previsto neste regulamento.	Sugestão não acatada. A palavra “pode” está apropriada por estar de acordo com o RBAC 01, que tem a conotação de ser “permissível, recomendável ou de cumprimento opcional.”

Contribuição n° 485	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	Excluir o item (d)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O desempenho das funções de um titular de licença de piloto inclui: - o voo em si, - visita à sala de tráfego para preenchimento de formulários de plano de voo e consulta de informações aeronáuticas referentes ao voo. Não tem cabimento um piloto voar com a CIV ou ir à sala de tráfego com a CIV. A CIV, como está previsto no presente regulamento é uma fonte de informações primordial para que seja exposta ao risco de ser extraviada. A CIV deve ser guardada em lugar seguro, segundo o julgamento do piloto, para que seja devidamente preenchida e apresentada à ANAC somente nas ocasiões que for exigido. Dentre essas ocasiões não pode estar o voo. Se o piloto sofrer algum acidente, sair ileso e o avião incendiar-se, toda a vida pregressa do piloto estará perdida.	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 486	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. O texto “sem pontos externos de referência” também deve ser retirado por ser incoerente a condição de voo IFR em VMC. Tal situação também não é encontrada na legislação internacional FAR e LAR. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 487	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (a) Todo titular de uma licença de piloto deve registrar suas atividades de voo realizadas em aeronaves e em dispositivos de treinamento para simulação de vôo certificados pela ANAC, ou com certificação de outra autoridade de aviação civil reconhecida pela ANAC, na sua Caderneta Individual de Voo - CIV.	61.29 Caderneta individual de voo – CIV (a) Todo titular de uma licença de piloto deve registrar suas atividades de voo realizadas em aeronaves registradas no Brasil e em dispositivos de treinamento para simulação de vôo certificados pela ANAC, ou com certificação de outra autoridade de aviação civil reconhecida pela ANAC, na sua Caderneta Individual de Voo - CIV.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto acrescido permite fazer a correta diferenciação entre o critério aplicável às aeronaves daquele aplicável aos dispositivos de treinamento para simulação de voo. No caso, a expressão “certificados pela ANAC, ou com certificação de outra autoridade de aviação civil reconhecida pela ANAC” aplica-se apenas aos dispositivos de treinamento para simulação de voo, pois os mesmos, ao contrário das aeronaves, não possuem registro individual por exemplar no Registro Aeronáutico Brasileiro. Além disso, é evidente que o termo “certificado” em 61.29 deve ser entendido na acepção de “certificação de TIPO” e não “certificação do EXEMPLAR”, que no caso de aeronaves seria obtido apenas através de um Certificado de Aeronavegabilidade (ou equivalente). A distinção também ajuda a esclarecer que as horas de voo a serem lançadas na CIV devem incluir as horas voadas em aeronaves registradas no RAB como TPP, PRI, PET e Histórica, conforme previsto no RBHA 47, que para voar sempre deverão contar com algum tipo de certificado de aeronavegabilidade, mas	Sugestão acatada. O texto será refeito.

não necessariamente vinculados a um certificado de tipo, particularmente se forem aeronaves ultraleves (RBHA 103A atual) ou aeronaves leves (com regulamentação ainda a ser definida).	

Contribuição n° 488	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (...) (b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução (simulador, voo local ou rota) realizada: (...) (c) Registro das horas de voo na função (1) Horas de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave. (2) Hora de voo como piloto em comando: (i) o piloto privado ou comercial deve registrar a hora de voo como piloto em comando, somente aquele tempo no qual é o único manipulador dos controles de uma aeronave para a qual está habilitado, ou quando é o único ocupante da aeronave; (ii) o piloto de linha aérea deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando somente quando se encontre atuando como piloto em comando da aeronave; e (iii) o instrutor de voo deve registrar como horas de voo como piloto em comando o tempo em que estiver atuando como instrutor de voo. (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	61.29 Caderneta individual de voo – CIV (...) (b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução (simulador, voo local ou rota) realizada: (...) (c) Registro das horas de voo na função (1) Horas de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da habilitado a operar a aeronave. (2) Hora de voo como piloto em comando: (i) o piloto privado, piloto de planador, piloto de balão livre, piloto de aeronave leve ou comercial deve registrar a hora de voo como piloto em comando, somente aquele tempo no qual é o único manipulador dos controles de uma aeronave para a qual está habilitado, ou quando é o único ocupante da habilitado a operar a aeronave; (ii) o piloto de linha aérea deve registrar as horas de voo realizadas como piloto em comando somente quando se encontre atuando como piloto em comando da aeronave; e (iii) o instrutor de voo deve registrar como horas de voo como piloto em comando o tempo em que estiver atuando como instrutor de voo. (d) Todo titular de uma licença ou certificado de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.

JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Acréscimos necessários para melhor definir a situação: - quando não houver outro tripulante habilitado a bordo, mas houver passageiro; - dos detentores das licenças de piloto planador e de balão livre, bem como do certificado de piloto de aeronave leve.	Sugestão não acatada. Somente os detentores de uma licença de Piloto Privado ou Piloto Comercial possuem as prerrogativas para atuarem como copiloto. As demais licenças (Balão e Planador) e o detentor de um Certificado de Pilotos de Aeronaves Leves somente poderão atuar como piloto em comando.

Contribuição n° 489	
Colaborador: roberto eliasquevici robertocolt@gmail.com	**Instituição:** colt taxi aereo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61. 29 (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirado o texto acima em negrito, pois desta maneira não seria possível registrar as horas voadas IFR em VMC, fato que é totalmente inconcebível e errôneo.	Sugestão não analisada, pois não há texto em negrito.

Contribuição n° 490	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61. 29 (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirado o texto acima em negrito, pois desta maneira não seria possível registrar as horas voadas IFR em VMC, fato que é totalmente inconcebível e errôneo.	Sugestão não analisada, pois não há texto em negrito.

Contribuição n° 491	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Tal exigência também não se encontra na legislação internacional	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: "O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite."

como o FAR 61 e o LAR 61. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor.	

Contribuição n° 492	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada, pois não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 493	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Tal exigência também não se encontra na legislação internacional	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

como o FAR 61 e o LAR 61. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor.	

Contribuição n° 494	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. O texto “sem pontos externos de referência” também deve ser retirado por ser incoerente a condição de voo IFR em VMC. Tal situação também não é encontrada na legislação internacional FAR e LAR. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 495	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. O texto “sem pontos externos de referência” também deve ser retirado por ser incoerente a condição de voo IFR em VMC. Tal situação também não é encontrada na legislação internacional FAR e LAR. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 496	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Tal exigência também não se encontra na legislação internacional	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

como o FAR 61 e o LAR 61. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor.	

Contribuição n° 497	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.29 – Caderneta Individual de Vôo - CIV. ..... i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do instrutor ou piloto em comando para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não existe definição no RBAC 61 do que seria um “piloto de segurança”. Existem duas possibilidades: 1) Definir; ou 2) Substituir “piloto de segurança” por outro termo “instrutor ou piloto em comando” como proposto.	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para melhor entendimento.

Contribuição n° 498	
Colaborador: : julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 (3) Hora de voo como copiloto: um piloto deve registrar em sua CIV todas as horas de voo como copiloto, em conformidade com o previsto na seção 61.27 deste regulamento.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirado o texto acima em negrito, pois a seção 61.27 (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto” não deve constar neste regulamento, a mesma é totalmente desnecessária e não é encontrada nem no RBHA, nem no LAR, nem no FAR, o mesmo cria uma restrição desnecessária e sem fundamento para a aviação.	Sugestão não analisada, pois não há texto em negrito.

Contribuição n° 499	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 (3) Hora de voo como copiloto: um piloto deve registrar em sua CIV todas as horas de voo como copiloto, em conformidade com o previsto na seção 61.27 deste regulamento	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirado o texto acima em negrito, pois a seção 61.27 (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto” não deve constar neste regulamento, a mesma é totalmente desnecessária e não é encontrada nem no RBHA, nem no LAR, nem no FAR, o mesmo cria uma restrição desnecessária e sem fundamento para a aviação.	Sugestão não analisada, pois não há texto em negrito

Contribuição n° 500	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dell Aglio luiz.dellaglio@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 501	
Colaborador: Josué de Andrade josue@ej.com.br	**Instituição:** EJ Escola de Aeronáutica Civil LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	-Exclusão do íten (d).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não justifica levar a CIV em todos os voos, trata-se de um controle pessoal, não havendo necessidade em portá-lo durante o desempenho das funções.	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 502	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 (3) Hora de voo como copiloto: um piloto deve registrar em sua CIV todas as horas de voo como copiloto, em conformidade com o previsto na seção 61.27 deste regulamento.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirado o texto acima em negrito, pois a seção 61.27 (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto” não deve constar neste regulamento, a mesma é totalmente desnecessária e não é encontrada nem no RBHA, nem no LAR, nem no FAR, o mesmo cria uma restrição desnecessária e sem fundamento para a aviação.	Sugestão não analisada, pois não há texto em negrito

Contribuição n° 503	
Colaborador: SERGIO KOCH koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções	(d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada por ocasião dos voos de proficiência técnica, a fim de serem inspecionadas quanto ao seu correto preenchimento. Contudo, se a intenção for manter este texto, deve-se então mudar a IAC 3203.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto do jeito que está vai impor aos operadores do RBHA 091 (Aeroclubes, Escolas de Pilotagens, Entidades de Ensino, Clubes de Pilotagens e Proprietários/Operadores de Aeronaves), mais uma atribuição que, no meu entender, é desnecessária. A intenção de forçar o correto preenchimento de uma CIV é a de fazer valer o real registro das horas voadas pelos pilotos, visando eliminar as horas “BIC”. Contudo, este trabalho de verificação não é possível de ser realizado apenas no tempo de uma inspeção de rampa, pois para se fazer um trabalho realmente eficaz, deve-se perder um bom tempo somando as horas, identificando eventuais “majorações” de tempo de voo numa determinada rota, verificando se quem assinou a CIV é realmente quem deveria ser, identificar possíveis erros de preenchimento com dados inexatos, como colocar Duplo Comando, quando o outro tripulante não é instrutor. Bem, esta verificação não é de domínio da maioria dos inspetores de rampa dos aeroportos (inclusive para aqueles que são ou foram aviadores, acreditem!) e somente pessoas qualificadas podem realmente identificar tais inconformidades. Então para que obrigar	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

a portar sempre que estiverem voando? Entendo que seria mais coerente obrigar aos pilotos a levar sua CIV no momento de abertura de qualquer processo na ANAC, com cópias daquelas páginas que forem pertinentes, ou ainda portá-las no momento do voo de proficiência técnica (voo de cheque), quando então o INSPAC poderá identificar com mais rapidez eventuais erros de preenchimento. Contudo caso persista a opção da ANAC em manter o texto do jeito que está, deve-se alterar ou referenciar a IAC 3203 para dizer qual legislação estará efetivamente valendo, veja: Na IAC 3203, de 19 de MAIO de 2002, que trata do registro de horas em cadernetas individuais de vôo, consta a seguinte redação: 2.9 – A CIV deverá ficar em local de fácil acesso (Recomendado: Aeroclubes, Escolas de Pilotagens, Entidades de Ensino, Clubes de Pilotagens ou nas sedes de hangaragem das Aeronaves), à disposição da fiscalização para devida comprovação, quando solicitada pelos inspetores e/ou credenciados do DAC.	

Contribuição n° 504	
Colaborador: roberto eliasquevici robertocolt@gmail.com	**Instituição:** colt taxi aereo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.29 (3) Hora de voo como copiloto: um piloto deve registrar em sua CIV todas as horas de voo como copiloto, em conformidade com o previsto na seção 61.27 deste regulamento	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirado o texto acima em negrito, pois a seção 61.27 (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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto” não deve constar neste regulamento, a mesma é totalmente desnecessária e não é encontrada nem no RBHA, nem no LAR, nem no FAR, o mesmo cria uma restrição desnecessária e sem fundamento para a aviação.	Sugestão não analisada, pois não há texto em negrito

Contribuição n° 505	
Colaborador: Fabiano Luiz Possi fpossi@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de vôo – CIV (4) Hora de vôo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de vôo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de vôo reais ou simuladas. À hora de vôo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada vôo por instrumentos simulado;	(i) um piloto deve registrar como hora de vôo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de vôo reais ou simuladas, no mínimo em ROTA. À hora de vôo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local ,tipo de cada aproximação por instrumentos realizada OU ROTA IFR DETALHADA VOADA e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada vôo por instrumentos simulado;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Registro de horas Ifr, pelo texto não existe mais o trecho em rota IFR, só será considerado IFR, se ocorrer ou a decolagem ou o pouso Instrumento, o que não é necessário, pois é possível, lógico e homologado a decolagem visual com ponto de mudança para vôo por instrumento ou o contrário.	Sugestão não acatada. A contagem das horas IFR são aquelas onde o piloto estiver nessa condição, em voos reais ou simuladas.

Contribuição n° 506	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo (a) Todo titular de uma licença de piloto deve registrar suas atividades de voo realizadas em aeronaves e em dispositivos de treinamento para simulação de vôo certificados pela ANAC, ou com certificação de outra autoridade de aviação civil reconhecida pela ANAC, na sua Caderneta Individual de Voo - CIV.	61.29 Caderneta Individual de Voo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Apenas seguir a mesma linha de raciocínio do texto da seção 61.29: "... com certificação de outra autoridade de aviação civil reconhecida pela ANAC, na sua Caderneta Individual de Voo – CIV	Sugestão não possui texto sugerido e a justificativa do colaborador não ficou cllara.

Contribuição n° 507	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 508	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 509	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 510	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 511	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 512	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61. 29 (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirado o texto acima em negrito, pois desta maneira não seria possível registrar as horas voadas IFR em VMC, fato que é totalmente inconcebível e errôneo.	Sugestão não analisada, pois não há texto em negrito

Contribuição n° 513	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 514	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional

Contribuição n° 515	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 516	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 517	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 518	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 519	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 520	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 521	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 522	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 523	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 524	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 525	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 526	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 527	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 528	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 529	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 530	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 531	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 532	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 533	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 534	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 535	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 536	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 537	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 538	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional

Contribuição n° 539	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência.Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite

Contribuição n° 540	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 541	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 542	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 543	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 544	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 545	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 546	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 547	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 548	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 549	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 550	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 551	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 552	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 553	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 554	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional

Contribuição n° 555	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 556	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 557	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 558	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 559	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 560	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 561	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 562	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 563	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 564	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 565	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 566	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 567	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 568	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 569	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 570	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 571	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 572	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 573	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 574	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 575	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 576	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 577	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 578	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 579	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 580	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 581	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 582	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 583	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 584	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 585	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 586	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 587	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 588	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 589	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 590	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 591	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 592	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 593	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 594	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61. 29 (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirado o texto acima, pois é inconveniente portar a CIV todo o tempo. Esta exigência não é encontrada em nenhum dos regulamentos FAR, LAR e RBHA, sendo totalmente desnecessária e sem fundamento a sua criação.	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 595	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e, se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado; e	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada para cada voo por instrumentos simulado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos necessário constar em CIV o nome do piloto de segurança para o vôo por instrumentos simulado. Por isso solicitamos sua remoção do texto por aumentar demasiadamente a burocracia sem um propósito adequado. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão não acatada. O nome do piloto de segurança é necessário para que se possa confrontar os dados apresentados na CIV e aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 596	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.29 Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. (e) A CIV deve ser apresentada ao representante da ANAC, ou sempre que assim for solicitado, em um prazo de até 10 dias, ou caso for necessário comprovar experiência de voo para a concessão de licença e/ou habilitação e/ou experiência recente, conforme previsto na regulamentação aplicável. (f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não entendemos como prático o porte da CIV em todas as operações de vôo, especialmente para aeronaves como planadores, agrícolas e acrobáticas, até porque já existe o Diário de Bordo. Portanto solicitamos a mudança deste texto para um que esclareça a importância da CIV para a concessão e/ou revalidação de licenças e/ou habilitações, assim como a apresentação dentro de um prazo de 10 dias para a ANAC, quando solicitado por um INSPAC. Lembramos da importância deste documento para cada indivíduo e do transtorno gerado no caso da perda e/ou no caso de se inutilizar o mesmo, além do fato de que com o passar do tempo o volume de cadernetas aumenta muito com a experiência. Embasamento: RBHA 61, § 61.27, em vigor	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para: “O piloto deverá apresentar sua CIV sempre que um representante competente da ANAC a solicite.”

Contribuição n° 597	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.31 Prazo e tolerância para revalidação de habilitação (a) Desde que cumpridos os requisitos aplicáveis à revalidação de uma habilitação, o exame de perícia pertinente a essa revalidação pode ser realizado no período que compreende 30 (trinta) dias antes até 30 (trinta) dias após a data do vencimento, mantendo-se, após concluída a revalidação, o mês base de vencimento para a nova validade.	RBHA 61.29 – Prorrogação da validade das habilitações técnicas de pilotos (1) a validade da habilitação não seja estendida por mais do que três meses calendáricos a contar do mês calendárico de seu vencimento; e (2) no momento da verificação de proficiência para revalidação da habilitação técnica prorrogada, os requisitos de experiência recente requeridos pelo RBHA aplicável sejam atendidos;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja mantido e texto do RBHA. Entretanto sustento que as habilitações não devem ter vencimento como previsto no FAR e LAR. A continuidade do exercício da função é condicionada às experiências recentes prevista. Deste modo sim estaríamos adequados a legislação internacional e reduziríamos em muito o tramito burocrático	Sugestão não acatada. A prorrogação de três meses calendáricos pode fazer com que alguns pilotos percam sua experiência recente, o que poderá responsabiliar esta Agência, em caso de um possível sinistro.

Contribuição n° 598	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.31 (a) Desde que cumpridos os requisitos aplicáveis à revalidação de uma habilitação, o exame de perícia pertinente a essa revalidação pode ser realizado no período que compreende 30 (trinta) dias antes até 30 (trinta) dias após a data do vencimento, mantendo-se, após concluída a revalidação, o mês base de vencimento para a nova validade.	RBHA 61.29(1) a validade da habilitação não seja estendida por mais do que três meses calendáricos a contar do mês calendárico de seu vencimento
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendo que as habilitações não devem ter vencimento como previsto no FAR e LAR. A continuidade do exercício da função é condicionada às experiências recentes já prevista. Entretanto caso haja vencimento o prazo 120 dias para a revalidação deve ser mantido conforme o atual RBHA pelos seguintes motivos. 1- Morosidade desta agencia em concluir o processo de recheque. 2- Não há motivos justificáveis para a diminuição do prazo, fato que traria muito transtorno para a aviação de uma forma geral.	Sugestão não acatada. A prorrogação de três meses calendáricos pode fazer com que alguns pilotos percam sua experiência recente, o que poderá responsabiliar esta Agência, em caso de um possível sinistro.

Contribuição n° 599	
Colaborador: Júnia Hermont Corrêa - Superintendente (junia.hermont@lideraviacao.com.br) Geraldo Strambi – Diretor de Operações de Helicópteros (geraldo.strambi@lideraviacao.com.br) Marcelo de Mendonça – Gerente de Novos Negócios (marcelo.mendonca@lideraviacao.com.br	**Instituição:** Líder Taxi Aéreo – Air Brasil S.A
Colaborador:	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
. 61.43 (b) “As licenças de piloto comercial ou de linha aérea podem ser concedidas a estrangeiros nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do Código Brasileiro de Aeronáutica”. 61.45 (c) “As licenças estrangeiras de piloto comercial ou de linha aérea pertencentes a estrangeiros podem ser convalidadas nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do Código Brasileiro de Aeronáutica”.	61.43 (b) “As licenças de piloto comercial ou de linha aérea podem ser concedidas a estrangeiros nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as regras concernentes à utilização das mesmas por seus titulares no que diz respeito ao exercício de função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira deverá respeitar as regras estabelecidas no Código Brasileiro de Aeronáutica”. 61.45 (c) “As licenças estrangeiras de piloto comercial ou de linha aérea pertencentes a estrangeiros podem ser convalidadas nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as regras concernentes à utilização das mesmas por seus titulares no que diz respeito ao exercício de função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira deverá respeitar as regras estabelecidas no Código Brasileiro de Aeronáutica”.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**

O regulamento deve remeter à legislação superior que irá regular a possibilidade ou não do exercício de atividade remunerada por piloto estrangeiro. Caso esta ultima seja alterada o regulamento estará em conflito com a mesma.	Sugestão não acatada. Hoje o § 1º, do Art. 156, do CBA, restringe a função remunerada aos brasileiros natos ou naturalizados. Havendo modificações no Código, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 600	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.43 Concessão de licenças a estrangeiros	incluir: (d) ser capaz de ler, escrever, falar e compreender o idioma português em um nível de proficiência linguística em português nível 4, no mínimo;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Assim como todos os pilotos brasileiros possuem em suas licenças nível 6 de proficiência lingüística em português, o estrangeiro que quiser voar no Brasil deverá ter o nível de proficiência linguística em português também estampada na licença brasileira. É importante a ANAC ter um mecanismo para a avaliação linguística dos estrangeiros	Sugestão parcialmente acatada. Existe Seção específica no RBAC 61 que trata do assunto sobre proficiência lingüística.

Contribuição n° 601	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.43 Concessão de licenças a estrangeiros (b) As licenças de piloto comercial ou de linha aérea podem ser concedidas a estrangeiros nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira conforme disposto no §1º do art. 156 do Código brasileiro de Aeronáutica.	61.43 Concessão de licenças a estrangeiros (b) As licenças de piloto comercial ou de linha aérea podem ser concedidas a estrangeiros nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira conforme disposto no §1º do art. 156 do Código brasileiro de Aeronáutica ou outras funções que tenham como um dos requisitos ser titular de pelo menos uma das licenças referidas.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto, conforme proposto, faculta ao seu titular exercer funções remuneradas em várias atividades, não embarcadas em aeronaves, que tenha como requisito pelo menos uma das licenças citas, o que, a partir da criação da ANAC, é uma realidade visto que esta agência por ser uma entidade, órgão, civil, diferentemente do extinto DAC, disponibiliza muitos cargos relevantes que exigem formação de vôo. Pela relevância e sua importância estratégica estes postos de trabalho devem continuar sendo disponibilizados para os brasileiros.	Sugestão não acatada. O Art. 156, § 1º, estabelece critério para emissões de licenças. Para outros setores, diferentes do estabelecido no Código, existem legislações próprias.

Contribuição n° 602	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 19 61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras (i) As habilitações constantes de licenças emitidas nos termos do parágrafo (e) desta seção, quando vencidas ou por vencer, devem ser revalidas em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos neste regulamento. Revalidadas	revalidadas
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Grafia errada	Sugestão acatada. Será realizado o acerto.

Contribuição n° 603	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 19 61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras k. (3) ser capaz de ler, escrever, falar e compreender o idioma português em um nível de competência apropriado às atribuições e responsabilidades que a autorização ou licença a ser concedida lhe confere	(c) ser capaz de ler, escrever, falar e compreender o idioma português em um nível de proficiência linguística em português nível 4, no mínimo;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Assim como todos os pilotos brasileiros possuem em suas licenças nível 6 de proficiência lingüística em português, o estrangeiro que quiser voar no Brasil deverá ter o nível de proficiência linguística em português também estampada na licença brasileira. É importante a ANAC ter um mecanismo para a avaliação linguística dos estrangeiros	Sugestão parcialmente acatada. Existe Seção específica no RBAC 61 que trata do assunto sobre proficiência lingüística.

Contribuição n° 604	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras (....) (k) Para os fins de convalidação, o solicitante deverá cumprir os seguintes requisitos: (...) (4) demonstrar competência para falar e compreender o idioma inglês pelo menos em nível operacional (atingir Nível 4 ou superior. Caso não demonstre, será averbada em sua licença a restrição relativa ao parágrafo 61.10(c) deste regulamento. (5) ser aprovado em exame de perícia, com exceção da convalidação realizada com prerrogativas, no Brasil, equivalentes as de piloto privado.	61.45 Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras (....) (k) Para os fins de convalidação, o solicitante deverá cumprir os seguintes requisitos: (...) (4) demonstrar competência para falar e compreender o idioma inglês pelo menos em nível operacional (atingir Nível 4 ou superior), com exceção das licenças de piloto de planador e de balão livre. Caso não demonstre, será averbada em sua licença a restrição relativa ao parágrafo 61.10(c) deste regulamento. (5) ser aprovado em exame de perícia, com exceção da convalidação realizada com prerrogativas, no Brasil, equivalentes as de piloto privado, piloto de planador e piloto de balão livre.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O Anexo 1 da ICAO não requer, dos detentores das licenças de piloto de planador e de balão livre, demonstração de proficiência em língua estrangeira. Também por isso é que, se feita exceção ao exame de perícia para a convalidação da licença de piloto privado, a mesma exceção deve ser aplicada também aos portadores de licenças estrangeiras de piloto de planador ou de balão livre.	Sugestão acatada. O texto será reformulado

Contribuição n° 605	
Colaborador: Sergio Eduardo Gomes edugo85@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.45 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(E) 2 (duas) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de no mínimo 1 hora entre aeródromos dentro da TMA ou CTR ou 27 NM do aeródromo de decolagem tendo efetuado pousos nos mesmos;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dificuldade de encontrar aerodromos em TMA ou mesmo em lugares como BOA VISTA,SÃO LUIS,PORTO VELHO que não posuem aeródromos próximos com pistas balizadas e homlogadas para o vôo noturno. Os voos de mais de 100 milhas provavelmente descumprem a ICA 100-12 no que tange a habilitação dos pilotos.SEGUE EXTRATO; 5.3 CONDIÇÕES PARA REALIZAÇÃO DE VOO VFR 5.3.2 PERÍODO NOTURNO Além das condições prescritas em 5.3.1: a) o piloto deverá possuir habilitação para voo IFR; b) a aeronave deverá estar homologada para voo IFR; c) os aeródromos de partida, de destino e de alternativa deverão dispor de: −balizamento luminoso das pistas de pouso em funcionamento; −farol de aeródromo em funcionamento; e −indicador de direção do vento iluminado ou órgão ATS em operação.	Sugestão não acatada. O caso é pontual e que estaria contrariando legislação internacional

d) a aeronave deverá dispor de transceptor de VHF em funcionamento para estabelecer comunicações bilaterais com órgãos ATS apropriados. 5.3.3 Quando realizado inteiramente em ATZ, CTR ou TMA, incluindo as projeções dos seus limites laterais, ou, ainda, na inexistência desses espaços aéreos, quando realizado dentro de um raio de 27NM (50km) do aeródromo de partida, não se aplicarão ao voo VFR noturno as exigências contidas em 5.3.2 a) e 5.3.2 b). NOTA: No caso de voo VFR noturno realizado inteiramente em ATZ, CTR e/ou TMA adjacentes, não serão aplicadas as exigências em 5.3.2 a) e 5.3.2. b).	

Contribuição n° 606	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.47 (d) Restrições do piloto militar ou ex-piloto militar titular de uma licença de piloto civil: para exercer as atribuições da licença e habilitações de piloto em serviços de transporte aéreo, o titular deverá cumprir o programa de instrução do operador de serviços aéreos correspondente, aprovado pela ANAC.	As licenças de piloto comercial ou de linha aérea podem ser concedidas o piloto militar. 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.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a substituição do texto previsto para o RBAC pelo acima tendo em vista que o custo de formação foi pago pela União. Desta maneira não seria justo muito menos honesto o piloto militar concorrer com o civil o mesmo mercado de trabalho. Uma ressalva poderia ser feita caso o mesmo devolvesse aos cofres publico o valor gasto. A meu ver o militar da ativa que, conforme a proposta do RBAC, atuar como piloto comercialmente, poderia até ser classificado judicialmente como evasão de divisa.	Sugestão parcialmente acatada. A letra (d), da Seção 61.47 será cancelada.

Contribuição n° 607	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE C LICENÇA DE ALUNO PILOTO	Licença de Piloto Aluno
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Consta da seção 61.1 do RBAC 61: “Este regulamento estabelece as normas e procedimentos relativos à concessão de licenças, habilitações e certificados para pilotos”. É a palavra Piloto que deve ser adjetivada e não a palavra Aluno.	Sugestão não acatada. A expressão Aluno Piloto é precisa, pois uma pessoa, nessa condição, ainda não possui uma formação de piloto.

Contribuição n° 608	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE C LICENÇA DE ALUNO PILOTO 61.51 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão de uma licença de aluno piloto, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes. É considerado aluno piloto o solicitante de uma licença de piloto privado de determinada categoria que não possua qualquer outra licença de piloto de aeronave na mesma categoria. 61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio. (...) 61.55 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ser titular de um CCF de 2ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com o RBHA 67, ou RBAC que venha a substituí-lo. (...) 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto	

(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida. (...) 61.59 Requisitos de instrução para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve estar matriculado em curso prático de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida. (...) 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (a) Generalidades: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que tenha completado 18 (dezoito) anos e reúna os requisitos desta subparte. (b) Conhecimentos teóricos: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que: (1) tenha sido aprovado no exame teórico da ANAC referente à licença de piloto privado, respeitada a categoria da licença pretendida; (2) demonstre ao seu instrutor conhecimentos técnicos de características e limitações operacionais da aeronave a ser utilizada na instrução prática de voo; e (3) demonstre ao seu instrutor conhecimentos sobre as Regras do Ar e procedimentos específicos do aeródromo onde se realizará o voo. (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 em nível da licença a que aspira e deve demonstrar habilidade em um nível de desempenho aceitável para o instrutor que autoriza o referido voo. (d) Para qualquer tipo de aeronave: o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo nos seguintes tópicos: (1) os procedimentos da preparação do voo, incluindo as inspeções prévias ao voo, a operação do motor e os sistemas da aeronave; (2) rolagem e operações na superfície do aeroporto, incluindo as provas do motor; (3) decolagens e aterrissagens, incluindo aterrissagens normais e com vento cruzado; (4) voo reto e nivelado; (5) subidas e curvas em ascensão; (6) circuitos de tráfego aéreo, incluindo procedimentos de entrada e de saída, maneiras de evitar colisões e turbulência de esteira de aeronave; (7) descidas com e sem curvas usando configurações de alta e baixa resistência; (8) voos com diferentes velocidades, desde a de cruzeiro à velocidade mínima controlada; (9) procedimentos de emergências e falhas de funcionamento do equipamento; e (10) manobras com referências ao terreno.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Da mesma forma que previsto no Anexo 1 da ICAO, o texto acima evidencia que a licença de aluno piloto aplica-se aos candidatos à licença de piloto privado, que abrange as categorias de avião, helicóptero, avião de decolagem vertical e dirigíveis. O Anexo 1 da ICAO claramente segrega tais licenças, abrangidas pelo “guarda-	Sugestão não acatada. A Seção 61.61, letras g e h, estabelecem requisitos para planadores e balões livres, respectivamente. As demais sugestões poderão ser debatidas em um momento oportuno.

chuva" da licença de piloto privado, das licenças de piloto de planador e de balão livre. Caso a ANAC considere necessário definir algo semelhante à licença de aluno piloto para a licença de planador, seria altamente recomendável redigir novo item, pois alguns critérios devem, segundo o Anexo 1 da ICAO e conforme exposto pela FBVV à Diretoria da ANAC, ter aplicação diferenciada para a licença de piloto de planador. Como exemplo citamos alguns requisitos considerados excessivos, tanto pela ICAO, como pela FAA e pela EASA, para o candidato à licença de piloto de planador: 61.53 (a) (1) ter completado 18 (dezoito) anos (NOTA FBVV: o correto para piloto de planador seria 14(quatorze) anos, com mínimo de 16(dezesseis) para solar) 61.53 (a) (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.(NOTA FBVV: o correto para piloto de planador seria ter concluído o ensino fundamental, conforme regras em vigor há décadas) 61.55 (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ser titular de um CCF de 2ª classe (NOTA FBVV: o correto seria não exigir qualquer exame médico específico ou no máximo uma inspeção de 4ª.classe, como aplicável ao piloto de aeronave leve, tudo conforme detalhadamente explicado nas contribuições da FBVV no processo de audiência pública do RBAC 67 em janeiro/2011) 61.57 (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC (NOTA FBVV: o correto seria não exigir um curso teórico aprovado pela ANAC, conforme explicado na justificativa do item 61.13 acima)	

61.59 (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve estar matriculado em curso prático de piloto privado aprovado pela ANAC (NOTA FBVV: o correto seria considerar que o curso prático dado por uma entidade de voo a vela devidamente autorizada a funcionar segundo o RBHA 140 seja considerado como "autorizado") 61.61 (a) Generalidades: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que tenha completado 18 (dezoito) anos e reúna os requisitos desta subparte.(NOTA FBVV: no caso da licença de piloto de planador, o correto seria 16(dezesseis) anos). 61.61(d) (1) os procedimentos da preparação do voo, incluindo as inspeções prévias ao voo, a operação do motor e os sistemas da aeronave; 61.61(d) (4) voo reto e nivelado; 61.61(d) (8) voos com diferentes velocidades, desde a de cruzeiro à velocidade mínima controlada;	

Contribuição n° 609	
Colaborador: João Lúcio Chaves de Melo chavesjlm@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube do Estado de Minas Gerais
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.51 a 61.69	NIL
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro eliminar todos os itens de 51 a 69. Aluno piloto, que não tenha licença PP, não deve voar solo, pois não é habilitado. Vôos solos são aceitos para alunos pilotos do curso de PC. Tal situação infringe o CBA. Pelo aspecto legal, não fica definido de quem é a responsabilidade em caso de acidentes com vítimas, envolvendo ou não terceiros, caso seja constatada a imperícia do aluno piloto como causa primária do ocorrido. Uma vez que voa com o código ANAC do INVA e autorizado por este. Acrescento, ainda, que pelo texto proposto, qualquer um INVA pode autorizar um aluno piloto a voar solo, o que deveria ser prerrogativa de um checador ou examinador credenciado, cujas competências são conhecidas. Podemos fazer uma analogia com o processo de habilitação para condução de veículos terrestres. Em nenhum momento ao aluno é facultado o direito de treinar “solo” antes do exame prático. Atenciosamente, J.Chaves	Sugestão não acatada. A licença do Aluno Piloto servirá para que se tenha um controle mais apurado na instrução e na habilidade do pretende à uma licença de PP.

Contribuição n° 610	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto aos requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Tal restrição também não se encontra na legislação internacional como o FAR 61 e o LAR 61. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, além do direito de votar, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 611	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto aos requerentes de 16 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Não jhá justificativa do colaborador.

Contribuição n° 612	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto aos requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Tal restrição também não se encontra na legislação internacional como o FAR 61 e o LAR 61. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, além do direito de votar, o RBAC será alterado

Contribuição n° 613	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	FAR 61.83 To be eligible for a student pilot certificate, an applicant must: (a) Be at least 16 years of age for other than the operation of a glider or balloon. (b) Be at least 14 years of age for the operation of a glider or balloon LAR 61.195 Requisitos de idoneidade aluno piloto Para optar por uma licença de aluno piloto, o solicitante deve: (a) ter cumprido dezesseis (16) anos de idade; (b) ter feito quinze (15) anos de idade, para operar um planador ou balão; (c) estar cursando os estudos correspondentes ao ensino médio; (d) ter uma autorização dos país ou tutor, se é o postulante menor de idade
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para uma melhor adequação as legislações internacionais, sugiro que seja adotado um dos textos acima. Para que o aluno possa iniciar na aviação aos 14 ou 15 anos.	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 614	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	FAR 61.83 To be eligible for a student pilot certificate, an applicant must: (a) Be at least 16 years of age for other than the operation of a glider or balloon. (b) Be at least 14 years of age for the operation of a glider or balloon LAR 61.195 Requisitos de idoneidade aluno piloto Para optar por uma licença de aluno piloto, o solicitante deve: (a) ter cumprido dezesseis (16) anos de idade; (b) ter feito quinze (15) anos de idade, para operar um planador ou balão; (c) estar cursando os estudos correspondentes ao ensino médio; (d) ter uma autorização dos país ou tutor, se é o postulante menor de idade
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para uma melhor adequação as legislações internacionais, sugiro que seja adotado um dos textos acima. Para que o aluno possa iniciar na aviação aos 14 ou 15 anos.	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 615	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio	(2) ter concluído o ensino primário.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Porque ensino médio? O Anexo 1 da ICAO não recomenda isso... Para as demais licenças concordo com o grau de escolaridade.	Sugestão não acatada. Se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 616	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 617	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 618	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 619	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 620	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 621	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 622	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 623	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 624	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 625	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 626	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 627	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 628	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 629	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 630	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 631	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 632	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 633	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 634	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 635	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 636	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 637	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Pág 21 LICENÇA DE ALUNO PILOTO	LICENÇA DE PILOTO-ALUNO
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em minha opinião, o nome da licença está equivocado. Segundo a Subparte A, Disposições Gerais, Aplicabilidade, “Este regulamento estabelece as normas e procedimentos relativos à concessão de licenças, habilitações e certificados para pilotos;”. Da forma como está escrito, a palavra “piloto” está adjetivando o “aluno”, que não é o objeto deste regulamento. Por se tratar de um regulamento destinado a pilotos e não a alunos, o correto seria “piloto-aluno”, onde a palavra “aluno” adjetiva o piloto.	Sugestão não acatada. A expressão Aluno Piloto é precisa, pois uma pessoa, nessa condição, ainda não possui uma formação de piloto.

Contribuição n° 638	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 21 61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e	Apoio à redação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Excelente a determinação clara de uma idade (17 anos) para o início da instrução aérea.	Obrigado.

Contribuição n° 639	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 21 61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto(2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	Apoio da nova redação
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Excelente determinar um nível mínimo de escolaridade de segundo grau para qualquer piloto. Certamente vai contribuir para elevar o nível dos futuros profissionais.	Obrigado.

Contribuição n° 640	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 641	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 642	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 643	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 644	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 645	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 646	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 647	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 648	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 649	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 650	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 651	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 652	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 653	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 654	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 655	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 656	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 657	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 658	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 659	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 660	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 661	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 662	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.53 Requisitos gerais para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.	(a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos. Pode ser concedida licença de aluno piloto a requerentes de 14 (quatorze) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de voo; e (2) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a liberação da concessão da licença de aluno piloto para a idade de 14 anos, uma vez que o mesmo não irá voar solo, desde que com o documento assinado pelo responsável que autorize a iniciar o treinamento de vôo. Com 16 anos, o cidadão já tem o direito inclusive de votar. Lembramos ainda que com esta idade pode-se até dirigir e voar. Nesta mesma proposição de regulamento, com 17 anos até se pode voar solo em uma aeronave leve com a autorização dos pais. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.103	Sugestão não acatada. Se houver alguma modificação em relação à maioridade do cidadão, ou se houver consenso entre ANAC e a comunidade, o RBAC será alterado.

Contribuição n° 663	
Colaborador: Raquel Grossi / raquel.grossi@anac.gov.br	**Instituição: ANAC / SSO / GPNO**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.55 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ser titular de um CCF de 2ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com o RBHA 67, ou RBAC que venha a substituí-lo.	61.55 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de piloto aluno deve ser titular de um CCF de 2ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com o RBHA 67, ou RBAC que venha a substituí-lo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Correção do nome. Trata-se de um PILOTO ALUNO, e não um ALUNO PILOTO.	Sugestão não acatada. No campo “Texto Sugerido para alteração ou inclusão” há uma divergência entre o Título (61.55) e o comentário em (a), que se refere a expressão “Aluno Piloto” e “Piloto Aluno”, respectivamente. Além disso, a expressão “Piloto Aluno” se refere a uma pessoa que já possui uma licença e está em fase de aquisição de uma nova habilitação, porém não utilizada no Brasil, onde utilizamos a expressão “Em instrução

Contribuição n° 664	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.	FAR 61.87 Solo requirements for student pilots. (b) Aeronautical knowledge. A student pilot must demonstrate satisfactory aeronautical knowledge on a knowledge test that meets the requirements of this paragraph: 61.200 Requisitos para el voo solo del aluno piloto (b) Conhecimentos aeronáuticos O aluno piloto deve demonstrar de maneira satisfatória, perante seu instrutor autorizado, seus conhecimentos daquelas normas apropriadas das LAR referidas a regras do ar e procedimentos correspondentes ao aeródromo onde se realizará o voo individual e as características de voo e as limitações operacionais para a marca e modelo da aeronave utilizada.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para uma melhor adequação as legislações internacionais, sugiro que seja adotado um dos textos acima. Desta maneira não se faz necessário “curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC”. Uma vez aprovado em exame já demonstra que o estudo foi eficaz seja qual for à maneira usada pelo aluno para fazê-lo.	Sugestão não acatada. O curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC não estabelece somente o conhecimento aeronáutico e, sim, uma gama de informações para uma melhor formação do piloto.

Contribuição n° 665	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 21 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.	O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter sido aprovado em banca da ANAC, depois de ter concluído, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acho fundamental, na atividade aérea, o futuro piloto estar conectado com a teoria que envolve regras e conceitos antes de iniciar a atividade aérea. Vejo um aspecto muito importante: a segurança dos voos que é traduzida na formação, ab initio, de uma cultura aeronáutica condizente com sua formação. É importante que o futuro tenha sido formado por alguma instituição de ensino aeronáutico devidamente certificada e constantemente fiscalizada pela ANAC.	Sugestão não acatada. A conclusão com aproveitamento do curso teórico de Piloto Privado está especificado para que o postulante realize o voo solo (61.61).

Contribuição n° 666	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.	FAR 61.87 Solo requirements for student pilots. (b) Aeronautical knowledge. A student pilot must demonstrate satisfactory aeronautical knowledge on a knowledge test that meets the requirements of this paragraph: 61.200 Requisitos para el voo solo del aluno piloto (b) Conhecimentos aeronáuticos O aluno piloto deve demonstrar de maneira satisfatória, perante seu instrutor autorizado, seus conhecimentos daquelas normas apropriadas das LAR referidas a regras do ar e procedimentos correspondentes ao aeródromo onde se realizará o voo individual e as características de voo e as limitações operacionais para a marca e modelo da aeronave utilizada.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para uma melhor adequação as legislações internacionais, sugiro que seja adotado um dos textos acima. Desta maneira não se faz necessário “curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC”. Uma vez aprovado em exame já demonstra que o estudo foi eficaz seja qual for à maneira usada pelo aluno para fazê-lo.	Sugestão não acatada. O curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC não estabelece somente o conhecimento aeronáutico e, sim, uma gama de informações para uma melhor formação do piloto

Contribuição n° 667	
Colaborador: : julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.59 Requisitos de instrução para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve estar matriculado em curso prático de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirada a exigência acima, pois a mesma não se encontra na legislação internacional (LAR e FAR). Tal sugestão tem por finalidade atender os propósitos desta agencia no que tange se adequação da nossa legislação a internacional.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido.

Contribuição n° 668	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.59 Requisitos de instrução para a concessão da licença de aluno piloto (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve estar matriculado em curso prático de piloto privado aprovado pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirada a exigência acima, pois a mesma não se encontra na legislação internacional (LAR e FAR). Tal sugestão tem por finalidade atender os propósitos desta agencia no que tange se adequação da nossa legislação a internacional.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido.

Contribuição n° 669	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 22 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (d) Para qualquer tipo de aeronave: o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo nos seguintes tópicos:	Apoio ao texto e sugestão
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É fundamental que as manobras previstas neste item, de (1) a (10), estejam previstas e detalhadas nos Manuais de Curso correspondentes e sejam objeto de fiscalização por parte da ANAC.	Obrigado

Contribuição n° 670	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 22 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (d) Para qualquer tipo de aeronave: o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo nos seguintes tópicos: (2) rolagem e operações na superfície do aeroporto, incluindo as provas do motor;	2) Taxiamento e operações na superfície do aeródromo, incluindo cheques de motor
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para helicópteros de instrução, que são providos de ski, a rolagem não é possível. A palavra mais adequada, neste caso, seria taxiamento. Por definição, “aeroporto” é um aeródromo público dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas. Nem todas as instituições de ensino estão baseadas em localidades com as características da definição de aeroporto. Veja a definição de “aeródromo”: Área definida de terra ou de água (que inclui todas suas edificações, instalações e equipamentos) destinada total ou parcialmente à chegada, partida e movimentação de aeronaves na superfície. Certamente, a palavra “aeródromo” é a mais adequada. Pilotos não fazem “provas de motor” e sim, “cheques de motor”. A expressão “cheque de motor” pode ser encontrada na maioria dos manuais de aeronaves. O uso de termos técnicos comuns aos aviadores facilitará a compreensão do regulamento e impedirá interpretações conflitantes.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 671	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto f.(4) procedimentos de emergências simuladas, incluindo descidas em auto-rotação com recuperação de potência ou aterrissagens, recuperação com potência de voo estacionário em um helicóptero monomotor, ou aproximações em voo estacionário com um motor inoperante em helicópteros multimotores; e	Rever o texto: recuperação com potência de voo estacionário em um helicóptero monomotor
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
incompreensível	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 672	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 22 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (7) descidas com e sem curvas usando configurações de alta e baixa resistência;	(7) descidas na reta e em curva, com diferentes configurações de arrasto;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Descida sem curva é uma descida na reta. A construção da frase na linha lógica de raciocínio facilita o entendimento. O termo “arrasto” é mais usado no meio aeronáutico e traduz com perfeição a resistência (aerodinâmica) que provavelmente o legislador pretendeu.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão

Contribuição n° 673	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Pág 22 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (8) voos com diferentes velocidades, desde a de cruzeiro à velocidade mínima controlada;	(8) voos com diferentes velocidades, desde a VNE, passando pela velocidade de cruzeiro, à velocidade de estol.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O piloto deve saber quais são as reações da aeronave nessas diferentes velocidades e o que deve fazer para garantir um voo seguro. Alterei Velocidade Mínima Controlada por velocidade de estol, também para não confundir com VMC = velocidade mínima de controle com motor crítico inoperante. A propósito, da forma como foi escrito originalmente, Velocidade mínima controlada, a palavra “controlada” diz respeito à velocidade, quando na verdade deveria se referir à aeronave. Por este motivo que o termo usado na aviação é: Velocidade Mínima de Controle (está subentendido “da aeronave”). Este item não pode fazer parte de 61.61.d, que se refere a “qualquer tipo de aeronave”. No caso dos helicópteros não existe nem velocidade de estol, nos parâmetros usados pelos aviões, nem velocidade mínima de controle, seguindo também os mesmos parâmetros.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 674	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 22 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (e).(4) procedimentos de aterrissagens forçadas, iniciadas desde: uma decolagem, durante a subida inicial; desde o voo de cruzeiro; e desde a descida e no trânsito de aterrissagem; e	procedimentos de aterrissagens forçadas, iniciadas a partir de uma decolagem, uma subida inicial, um voo de cruzeiro, uma descida e no procedimento de aterrissagem; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Confusão na gramática e termos aeronáuticos. A forma como a palavra “desde” foi usada pela primeira vez eliminou a necessidade de todas as outras. Talvez “trânsito de aterrissagem” refira-se ao procedimento de aterrissagem.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 675	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 22 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (5) subidas e curvas em ascensão;	(5) Subidas na reta e em curva;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O que é uma subida em ascensão? Deve ter havido algum erro de tradução.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 676	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Pág 22 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (f).(2) guinadas em voo pairado, rolagem aérea e manobras em terra;	Taxiamento aéreo e manobras próximas ao solo, incluindo giros.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O termo “rolagem aérea” não existe.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 677	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (3) aproximações perdidas desde a aterrissagem em aproximação estacionária, e desde a aproximação final;	Incompreensível
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Incompreensível	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 678	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (a) Generalidades: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que tenha completado 18 (dezoito) anos e reúna os requisitos desta subparte. (b) Conhecimentos teóricos: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que: (1) tenha sido aprovado no exame teórico da ANAC referente à licença de piloto privado, respeitada a categoria da licença pretendida;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirada a restrições acima, pois a mesma não se encontra na legislação internacional (LAR e FAR). Tal sugestão tem por finalidade atender os propósitos desta agencia no que tange se adequação da nossa legislação a internacional.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido.

Contribuição n° 679	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. 61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (d) Para qualquer tipo de aeronave: o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo nos seguintes tópicos:	Não seria “Para qualquer categoria de aeronave”?
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A palavra “tipo” tem significado próprio e diferente do que se pretende nesta redação	Sugestão acatada. O texto será revisto

Contribuição n° 680	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto	Faltaram os requisitos específicos para aeronaves de decolagem vertical e dirigíveis
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Faltaram os requisitos específicos para aeronaves de decolagem vertical e dirigíveis.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 681	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (d) Para qualquer tipo de aeronave: o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo nos seguintes tópicos: (1) os procedimentos da preparação do voo, incluindo as inspeções prévias ao voo, a operação do motor e os sistemas da aeronave; (2) rolagem e operações na superfície do aeroporto, incluindo as provas do motor; (3) decolagens e aterrissagens, incluindo aterrissagens normais e com vento cruzado; (4) voo reto e nivelado; (5) subidas e curvas em ascensão; (6) circuitos de tráfego aéreo, incluindo procedimentos de entrada e de saída, maneiras de evitar colisões e turbulência de esteira de aeronave; (7) descidas com e sem curvas usando configurações de alta e baixa resistência; (8) voos com diferentes velocidades, desde a de cruzeiro à velocidade mínima controlada; (9) procedimentos de emergências e falhas de funcionamento do equipamento; e (10) manobras com referências ao terreno.	Os tópicos listados de 1 a 10 são obrigatórios para todos os tipos (categorias) de aeronaves, mas são impossíveis de serem executadas pelos planadores (item g) e balões livres (item h). O item (5) trata novamente de “subida em ascensão”.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Considerar uma revisão geral.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 682	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto	Em função da enorme quantidade de problemas encontrados a sugestão é que o texto todo seja revisado
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É fundamental na formação dos novos pilotos e será objeto de constante consulta. Tem que estar coerente e escrito com clareza	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 683	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (d) (9) procedimentos de emergências e falhas de funcionamento do equipamento; e	de equipamento
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Qual equipamento?	Sugestão parcialmente acatada por não haver texto sugerido. Porém, a palavra “equipamento” será modificado para a expressão “da categoria da aeronave”.

Contribuição n° 684	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (d) (7) descidas com e sem curvas usando configurações de alta e baixa resistência	descidas e subidas na reta e em curva. Configurações de baixa resistência não é aplicável na maioria dos helicópteros de instrução.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
”descidas com e sem curvas” ficou pouco claro. Por que foram excluídas as subidas?	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 685	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (f) (3) aproximações perdidas desde a aterrissagem em aproximação estacionária, e desde a aproximação final;	considerar revisão
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Ficou difícil entender o que o legislador pretende. A palavra “aproximação” sugere movimento. A palavra “estacionária” significa justamente o contrário. “Aproximação estacionária” ficou obscuro.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 686	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (f) (4) procedimentos de emergências simuladas, incluindo descidas em auto-rotação com recuperação de potência ou aterrissagens, recuperação com potência de voo estacionário em um helicóptero monomotor, ou aproximações em voo estacionário com um motor inoperante em helicópteros multimotores; e	(4) procedimentos de emergências simuladas, incluindo descidas em auto-rotação com recuperação de potência ou aterrissagens, recuperação de potência em voo pairado em um helicóptero monomotor, ou aproximações em voo estacionário (?) com um motor inoperante em helicópteros multimotores; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para deixar o texto mais claro. Voo estacionário é voo pairado. Aproximação em voo estacionário já foi comentado. Sugiro rever todo o texto do RBAC 61 quanto às inconsistências de nomenclatura comentadas até então.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 687	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (k) Autorizações do instrutor de voo: nenhum aluno piloto pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que esteja autorizado pelo seu instrutor a realizar tal voo. A citada autorização deverá ser realizada através de registro na CIV do aluno piloto. O registro da autorização com a assinatura do instrutor deve certificar que ele: (1) tenha proporcionado ao aluno a instrução na marca e modelo da aeronave em que se realizará o voo solo; (2) tenha informado que o aluno reúne os requisitos de instrução estabelecidos nesta seção; e (3) tenha determinado que aluno esteja capacitado para realizar o voo solo de forma segura na aeronave.	O campo “observações” existente nas CIV atuais é suficiente para caber o registro de todas estas informações?
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. Não há justifica e nem texto sugerido.

Contribuição n° 688	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (a) Generalidades: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que tenha completado 18 (dezoito) anos e reúna os requisitos desta subparte. (b) Conhecimentos teóricos: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que: (1) tenha sido aprovado no exame teórico da ANAC referente à licença de piloto privado, respeitada a categoria da licença pretendida;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirada a restrições acima, pois a mesma não se encontra na legislação internacional (LAR e FAR). Tal sugestão tem por finalidade atender os propósitos desta agencia no que tange se adequação da nossa legislação a internacional.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido.

Contribuição n° 689	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (a) Generalidades: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que tenha completado 18 (dezoito) anos e reúna os requisitos desta subparte. (b) Conhecimentos teóricos: o aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo, a menos que: (1) tenha sido aprovado no exame teórico da ANAC referente à licença de piloto privado, respeitada a categoria da licença pretendida;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirada a restrições acima, pois a mesma não se encontra na legislação internacional (LAR e FAR). Tal sugestão tem por finalidade atender os propósitos desta agencia no que tange se adequação da nossa legislação a internacional	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido

Contribuição n° 690	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (d) Para qualquer tipo de aeronave: o aluno piloto deve ter recebido instrução de voo antes do voo solo nos seguintes tópicos: (1) os procedimentos da preparação do voo, incluindo as inspeções prévias ao voo, a operação do motor e os sistemas da aeronave; (2) rolagem e operações na superfície do aeroporto, incluindo as provas do motor	(2) taxiamento e operações na superfície do aeroporto, incluindo cheque do(s) motor(es).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Provas de Motor? Acredito que seja Cheque do Motor. Como esta seção é para qualquer tipo de aeronave, a “rolagem” para alguns tipos de helicópteros é impossível (elas só têm esquis). O certo deveria ser “taxiamento”.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 691	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (7) descidas com e sem curvas (descidas na reta e em curva) usando configurações de alta e baixa resistência (que configurações são estas?);	(7) descidas na reta e em curva usando diferentes configurações de arrasto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Os termos empregados no texto original são incompatíveis com o que se pratica no meio aeronáutico.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 692	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (8) voos com diferentes velocidades, desde a de cruzeiro à velocidade mínima controlada;	(8) voos com diferentes velocidades, desde a de cruzeiro até a velocidade de estol;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Velocidade mínima controlada pode ser confundida com VMC (ou Vmca) que é utilizada apenas para aeronaves bimotoras que tenham motor crítico.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 693	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (e) Para aviões: além das manobras e procedimentos do parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto deve ter recebido instrução ou treinamento de voo antes do voo solo em: (1) aproximações à área de aterrissagem com a potência do motor em marcha lenta e com potência parcial;	(1) aproximações à área de aterrissagem com a potência do motor em marcha lenta e com potência parcial; Ou ainda: (1) aproximações para pouso com a potência do motor em marcha lenta e com potência parcial;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
“aproximações à área de aterrissagem” não faz sentido na nossa língua. Caso contrário deveria ter também “aproximações à área de decolagem”.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão

Contribuição n° 694	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (e) Para aviões: além das manobras e procedimentos do parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto deve ter recebido instrução ou treinamento de voo antes do voo solo em: (4) procedimentos de aterrissagens forçadas, iniciadas desde: uma decolagem, durante a subida inicial; desde o voo de cruzeiro; e desde a descida e no trânsito de aterrissagem;	(4) procedimentos de aterrissagens forçadas, iniciadas durante as seguintes fases de voo: (i) decolagem; (ii) subida inicial; (iii) voo de cruzeiro; (iv) procedimentos de descida; e (v) tráfego para pouso;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
(texto e acentuação confusos) Do jeito que está as informações ficam confusas e desconexas. Qualquer pessoa deverá ler algumas vezes o mesmo texto para entender o que se pede.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 695	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.61 Requisitos para o voo solo de aluno piloto (e) Para aviões: além das manobras e procedimentos do parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto deve ter recebido instrução ou treinamento de voo antes do voo solo em: (5) entradas de estol desde várias atitudes e combinações de potência com a recuperação iniciando-a à primeira indicação da perda e recuperação de uma perda completa (full stall).	(5) entradas de estol desde várias atitudes e combinações de potência, com a recuperação no pré-estol e no estol completo (full stall).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
(texto e acentuação confusos) “primeira indicação da perda e recuperação de uma perda completa”. Estes termos não são usados na aviação.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão

Contribuição n° 696	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida?	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 697	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida?	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 698	
Colaborador: Guilherme T Kono / Dário E. Oliveira darioeugenio@gmail.com	**Instituição:** Aerocon
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Sessão 2 parágrafo (V). Para aqueles alunos pilotos que desejam atribuição de voo noturno...procedimentos, decolagens, aterrisagens e navegação VFR.	Para pilotos alunos que desejam atribuição de voo noturno... procedimentos de decolagem e pouso VFR noturnos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Segundo disposto na ICA 100- R é proibido o voo noturno VFR fora de TMA, o que impossibilita o cumprimento do requisito exposto na minuta piloto aluno 61.67 sessão 2 parágrafo (V).	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 699	
Colaborador: : Guilherme T Kono / Dário E. Oliveira darioeugenio@gmail.com	**Instituição:** Aerocon
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (b)(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(ii) decolagens na velocidade de melhor ângulo de subida monomotor (Vxse) e velocidade de melhor razão o de subida monomotor (Vyse.)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Menor ângulo de razão de subida; Esse termo não existe, o que pode ser aplicado na situação é Velocidade de melhor ângulo de subida ou melhor razão de subida.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 700	
Colaborador: : Guilherme T Kono / Dário E. Oliveira darioeugenio@gmail.com	**Instituição:** Aerocon
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (b)(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	Não exigência da Habilitação de Piloto Aluno
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Essa é uma exigência que aumenta substancialmente a burocracia nos processos frente a ANAC. Um dos grandes problemas enfrentados pelos aeronautas junto a ANAC é justamente a morosidade dos processos, logo qualquer reforma na legislação deve levar em consideração a aceleração dos mecanismos e não criar mais entraves no processo de formação de pilotos. A Habilitação de piloto aluno só aumentaria a carga de trabalho, o que pode atrasar o processo de liberação de alunos para o PP.	Sugestão não acatada. A emissão da licença de Aluno Piloto contribuirá com a Segurança de Voo, estabelecendo responsabilidades a quem de direito

Contribuição n° 701	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (a) Generalidades: exceto em casos de emergência, nenhum aluno piloto pode pilotar uma aeronave em voo solo de navegação, nem pode realizar uma aterrissagem em nenhum ponto, exceto o aeroporto ou aeródromo de decolagem, a menos que o aluno reúna os requisitos desta seção.	61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (a) Generalidades: exceto em casos de emergência, nenhum aluno piloto pode pilotar uma aeronave em voo solo de navegação, nem pode realizar uma aterrissagem em nenhum ponto, exceto o aeroporto ou aeródromo de decolagem, a menos que o aluno (aluno piloto) reúna os requisitos desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Erro de digitação.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 702	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (b)(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado;	(b)(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens, aproximações e procedimentos de aterrissagens com vento cruzado;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
pistas ~~de aterrissagens~~ curtas e juntas **(o que é curtas e juntas?!?)**, O tradução está errada: “aterrissagens em vento cruzado”. O certo é: “aterrissagens com vento cruzado”	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 703	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (b)(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida; (isso definitivamente não existe!!!)	(ii) decolagens na velocidade de melhor ângulo de subida monomotor (Vxse) e velocidade de melhor razão o de subida monomotor (Vyse).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
“ângulo de razão de subida”; (isso definitivamente não existe!!!) O que existe é o seguinte: Vx (Velocidade de melhor ângulo de subida): É a velocidade que possibilita o maior ganho de altitude na menor distância a horizontal percorrida em relação ao solo. Vy (Velocidade de melhor razão o de subida): É a velocidade que possibilita o maior ganho de altitude no menor intervalo de tempo. Vxse (Velocidade de melhor ângulo de subida monomotor): "se" de single engine. É a velocidade que possibilita o maior ganho de altitude na menor distância a horizontal percorrida em relação ao solo, fazendo uso de apenas um motor. Vyse (Velocidade de melhor razão o de subida monomotor - Blue Line): "se" de single engine. É a Vx e Vy	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 704	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (b)(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (iii) controle e manobras somente por referência dos instrumentos de voo, incluindo voo reto e nivelado, curvas, descidas, subidas e o uso de radiocomunicação e as diretivas do controle de tráfego aéreo;	(iii) identificar os princípios de controle e manobras somente por referência dos instrumentos de voo, incluindo voo reto e nivelado, curvas, descidas, subidas e o uso de radiocomunicação e as diretivas do controle de tráfego aéreo;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Voar somente com referências por instrumentos é o mesmo que faz alguém com a habilitação de IFR. Não vejo como cobrar este nível de destreza de alguém que pretende tirar seu PP no Aeroclube. “Identificar os princípios”, como foi colocado no texto sugerido, pode ser uma saída, afinal serviria para que o aluno compreendesse que voar exclusivamente por instrumentos é, de fato, algo bastante difícil para um PP, coibindo assim qualquer tentativa do aluno em arriscar este tipo de voo.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 705	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (b)(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (iv) o uso de rádio para a navegação VFR e as comunicações em ambos os sentidos; e	(iv) o uso de rádio para a navegação VFR e as comunicações em ambos os sentidos; e Não sei o que se pretende com o termo “ambos os sentidos”.Seriam as etapas de ida e volta da navegação?
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Do jeito que está escrito gera uma confusão no entendimento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 706	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (b)(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (v) para aqueles alunos pilotos de que desejem as atribuições de voo noturno, os procedimentos do voo noturno incluindo decolagens, aterrissagens, passadas compridas e navegação VFR.	(v) para aqueles alunos pilotos de que desejem usufruir das prerrogativas do voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens, passadas compridas (não sei o que é “passadas compridas”) e navegação VFR.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
“atribuições de voo noturno” – o termo atribuições está empregado errado. “passadas compridas” deve ser melhor definido ou traduzido corretamente.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 707	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (c) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo de navegação a menos que: (2) o instrutor tenha assinado a autorização na CIV do aluno, incluindo: (i) para cada voo solo de navegação: após repassar o planejamento e a preparação antes do voo do aluno, declarando que o aluno piloto está preparado para realizar o voo de forma segura sob as circunstâncias conhecidas e sujeito a qualquer condição anotada na CIV do aluno; e	(2) o instrutor tenha assinado a autorização na CIV do aluno, incluindo: (i) para cada voo solo de navegação: após repassar o planejamento e a preparação antes do voo do aluno, declarar na CIV do aluno que ele está preparado para realizar o voo de forma segura, considerando as circunstâncias conhecidas e sujeito a qualquer condição anotada na CIV; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Estes e outras seções do RBAC estão bastante confusas quanto ao entendimento do que se pretende passar para o usuário. É até difícil sugerir uma alteração, pois ocasionalmente a gente fica especulado, tentando adivinhar o que o autor queria passar.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 708	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno (aluno piloto) que aspire a licença de piloto privado (c) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo de navegação a menos que: (2) o instrutor tenha assinado a autorização na CIV do aluno, incluindo: (ii) para repetir um voo solo de navegação específico: que se tenha proporcionado ao aluno piloto instrução de voo em ambas as direções sobre a rota, incluindo decolagens e aterrissagens no aeródromo que se vai utilizar especificando, também, as condições sob as quais os voos irão se realizar.	(2) o instrutor tenha assinado a autorização na CIV do aluno, incluindo: (ii) para repetir um voo solo de navegação específico: que se tenha proporcionado ao aluno piloto instrução de voo nas etapas de ida de volta, incluindo decolagens e aterrissagens no aeródromo que se vai utilizar especificando, também, as condições sob as quais os voos irão se realizar.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Também entendo como falta de entendimento no texto da minuta: (no começo do parágrafo o “voo” é tratado de forma singular e no final de forma plural) – (muito gerúndio nos textos...)	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão

Contribuição n° 709	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 710	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (a) Generalidades: exceto em casos de emergência, nenhum aluno piloto pode pilotar uma aeronave em voo solo de navegação, nem pode realizar uma aterrissagem em nenhum ponto, exceto o aeroporto ou aeródromo de decolagem, a menos que o aluno reúna os requisitos desta seção.	Rever o termo “emergência”. “Força maior” talvez fosse mais adequado
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Uma pista interditada por aeronave acidentada ou a súbita mudança das condições meteorológicas (vento desfavorável ou chuva forte) não estão relacionadas na definição de “emergência” para uma aeronave que pretenda operar no aeródromo. Uma vez escrito, terá que ser cumprido. Emergência é emergência, não é força maior.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 711	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão

Contribuição n° 712	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 713	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (3) Para helicóptero, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção, segundo seja apropriada a aeronave que se vai voar: (i) procedimentos de decolagens e aterrissagens desde lugares de grande altitude; (ii) aprximações suaves e escarpadas até a aterrissagem estacionária; (iii) desaceleração rápida, e (iv) o uso de rádio para a navegação VFR e as comunicações em ambos os sentidos.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Existem diversos termos incorretos e não técnicos em toda a minuta, mencionei esses exemplos terríveis: Que atitude poderá ser considerada ´grande´? O que é aproximação suave? O que é aproximação escarpada? O que é aterrissagem estacionária? Esses termos não são os termos aeronáuticos que usamos?	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado, porém não há sugestões por parte do colaborador.

Contribuição n° 714	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 715	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 716	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 717	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 718	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 719	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 720	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 721	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 722	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 723	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 724	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 725	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 726	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 727	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 728	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 729	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 730	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 731	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 732	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 733	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 734	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 735	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 736	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão

Contribuição n° 737	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 738	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 739	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 740	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 741	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 742	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 743	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 744	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 745	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 746	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 747	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 748	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 749	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 750	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 751	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 752	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 753	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 754	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (3) Para helicóptero, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção, segundo seja apropriada a aeronave que se vai voar: (i) procedimentos de decolagens e aterrissagens desde lugares de grande altitude; (ii) aprximações suaves e escarpadas até a aterrissagem estacionária; (iii) desaceleração rápida, e (iv) o uso de rádio para a navegação VFR e as comunicações em ambos os sentidos.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Existem diversos termos incorretos e não técnicos em toda a minuta, mencionei esses exemplos terríveis: Que atitude poderá ser considerada ´grande´? O que é aproximação suave? O que é aproximação escarpada? O que é aterrissagem estacionária? Esses termos não são os termos aeronáuticos que usamos?	Sugestão parcialmente acatada. Apesar do colaborador não ter sugerido uma melhora no texto.

Contribuição n° 755	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de piloto privado (2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas,aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com menor ângulo de razão de subida;	(2) para aviões, além do estabelecido no parágrafo (b)(1) desta seção: (i) decolagens de pistas de aterrissagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; (ii) decolagens com maior ângulo de razão de subida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos o esclarecimento do que é uma decolagem com menor ângulo de razão de subida. Não seria maior ângulo de razão de subida? Embasamento: não há embasamento. Apenas aguarda-se a reposta ao questionamento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 756	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.69 - Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal. (1) tenha recebido, tanto a instrução em solo como em voo, de um instrutor autorizado, para a área do espaço aéreo controlado designado, e a instrução tenha sido recebida na área específica; (2) a CIV do aluno piloto tenha sido autorizada com a assinatura do instrutor que realizou a instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo na área do espaço aéreo controlado designado; e ..... (2) a CIV do aluno piloto tenha sido autorizada com a assinatura dentro dos 90 (noventa) dias precedentes à realização do voo solo no aeroporto específico pelo instrutor que proporcionou a instrução de voo; e (3) disponha de uma autorização com a assinatura na CIV que especifique que o aluno piloto tenha recebido a instrução de solo e em voo estabelecida demonstrando ser competente para realizar o voo solo nesse aeroporto específico.	(1) tenha recebido, tanto na instrução em solo como em voo, de um instrutor autorizado, para a área do espaço aéreo controlado designado, e a instrução tenha sido recebida na área específica; (2) Na CIV do aluno piloto tenha sido registrada a autorização para operar, com a assinatura do instrutor que realizou a instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo na área do espaço aéreo controlado designado; e ..... (2) Na CIV do aluno piloto tenha sido registrada a autorização para operar, com a assinatura do instrutor que proporcionou a instrução de voo, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes à realização do voo solo no aeroporto específico; e (3) disponha de uma declaração redigida e assinada que especifique que o aluno piloto tenha recebido a instrução de solo e em voo estabelecida demonstrando ser competente para realizar o voo solo nesse aeroporto específico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Correção do texto para melhor interpretação	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 757	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal (a) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave em voo solo em um espaço aéreo controlado a menos que: (1) tenha recebido, tanto a instrução em solo como em voo, de um instrutor autorizado, para a área do espaço aéreo controlado designado, e a instrução tenha sido recebida na área específica; (muita vírgula gera confusão – é só ordenar a idéia do texto...) (2) a CIV do aluno piloto tenha sido autorizada com a assinatura do instrutor (É a CIV que vai ser autorizada ou o aluno piloto?) que realizou a instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo na área do espaço aéreo controlado designado; e	(1) tenha recebido de um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado, instrução em solo e em voo, que vise especificamente a área do espaço aéreo controlado designado, (2) O aluno piloto tenha sido autorizado por escrito em sua CIV, pelo seu instrutor, e que ateste a realização da instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo na área do espaço aéreo controlado designado; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Somente uma questão de melhor entendimento.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão.

Contribuição n° 758	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.69 Operações na área de controle terminal e em aeroportos localizados dentro de uma área de controle terminal (b) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave, desde ou em um (confuso...) aeroporto localizado em um espaço aéreo controlado a menos que: (1) o aluno piloto tenha recebido, tanto a instrução de solo como a de voo, de um instrutor autorizado para operar nesse espaço, e a instrução tenha sido dada no aeroporto específico para o que se autoriza o voo solo; (texto confuso... muita vírgula...ideias deslocadas) (2) a CIV do aluno piloto tenha sido autorizada (É a CIV que vai ser autorizada ou o aluno piloto?) com a assinatura dentro dos 90 (noventa) dias precedentes à realização do voo solo no aeroporto específico pelo instrutor que proporcionou a instrução de voo; e (3) disponha de uma autorização com a assinatura na CIV que especifique que o aluno piloto tenha recebido a instrução de solo e em voo estabelecida demonstrando ser competente para realizar o voo solo nesse aeroporto específico.	(b) Um aluno piloto não pode operar uma aeronave partindo ou chegando de um aeródromo localizado em um espaço aéreo controlado a menos que: (1) tenha recebido de um instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado, instrução em solo e em voo, que vise especificamente a área do espaço aéreo controlado designado, (2) O aluno piloto tenha sido autorizado por escrito em sua CIV, pelo seu instrutor, e que ateste a realização da instrução, dentro dos 90 (noventa) dias precedentes, para realizar o voo solo na área do espaço aéreo controlado designado; e (3) disponha de uma autorização com a assinatura na CIV que especifique que o aluno piloto tenha recebido a instrução de solo e em voo estabelecida demonstrando (que confusão é essa???) ser competente para realizar o voo solo nesse aeroporto específico.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Somente uma questão de melhor entendimento	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisado para uma melhor compreensão. O número 3 poderá ser modificado para “O aluno piloto tenha sido autorizado, em sua CIV,pelo instrutor, que

	recebeu instrutor de solo e em voo e que está autorizado a realizar o voo solo no aeroporto específico.”

Contribuição n° 759	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
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 decolagem vertical e dirigível, e a correspondente habilitação de classe monomotor (se relativa a avião), inicial de tipo (se relativa a helicóptero ou aeronave de decolagem vertical), assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Melhorar a redação tendo em vista que a harmonização com o LAR 61 não está adequada. “Este Capítulo prescribe los requisitos para el otorgamiento de las licencias y habilitaciones de piloto privado en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible, según corresponda, las condiciones bajo las cuales estas licencias y habilitaciones son necesarias y las normas generales de operación para los titulares de estas licencias y habilitaciones). Além disso, a subparte versa sobre licença e não sobre habilitação.	Sugestão não acatada. O texto está, na nossa opinião, bem compreensível.

Contribuição n° 760	
Colaborador: Luis Claudio Polydoro luis.polydoro@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Subparte D, Licença de Piloto Privado. Item 61.81, Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado. Alínea (E) de (i) de (1) de (a) contido na página 31/97 da minuta proposta: (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.	Sugiro a supressão integral da exigência de experiência de horas de instrução em voo noturno para obtenção da licença de piloto privado na categoria avião.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sou aluno do Aeroclube de Santa Cruz do Sul, RS, visando à obtenção de licença de piloto privado na categoria avião. Embora esteja previsto na legislação o voo VFR noturno, de acordo com os conhecimentos já adquiridos, verifiquei que é impossível a sua realização sem a utilização de instrumentos. Permanecendo a obrigação, o aluno durante o voo de instrução noturno, permaneceria apenas como mero expectador, pois ainda não dispõe de conhecimentos suficientes para voos IFR. Ainda, o custo de instrução em aeronaves homologadas para voos IFR é maior do que as aeronaves homologadas para voo VFR. Em consequência, o custo de formação para o aluno será maior. Por último, entendo que apenas 3 horas de instrução em voo	Sugestão não acatada. As horas realizadas são em instrução, ou seja, deverá ter um instrutor a bordo da aeronave que fará voos duplo comando com o aluno piloto.

noturno é muito pouco para a formação de um piloto. Assim, entendo como inadequada esta obrigação, pois não contribui para a nossa formação e, também, ser altamente dispendiosa.	

Contribuição n° 761	
Colaborador: ALEXANDRE DE OLIVEIRA ZACCARIA / alezacc@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. SUBPARTE D LICENÇA DE PILOTO PRIVADO; SUBPARTE E LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL	N/A
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não concordo com o aumento da exigência de horas para o Piloto Privado de Helicopteros: o que se deve discutir é o aumento da qualidade, e não da quantidade, do treinamento dos futuros pilotos. De nada adianta aumentarmos a quantidade de algo que não tem qualidade; ora, o que deveria ser feito – e que é de vossa responsabilidade – é o aumento da fiscalização dos aeroclubes e escolas de pilotagem de helicopteros, bem como o aumento do rigor nas avaliações e exigências tanto das provas teóricas com práticas. Somente assim, poder-se-ia reduzir os níveis de acidentes, de mortes e perdas materiais e, ainda assim, aumentar o número de profissionais no mercado – e com uma maior capacidade operacional. Porém, ao contrário disso, o que vemos hoje é a ausência daqueles que deveriam estar 24 horas presentes, fiscalizando e preservando a aviação, objetivando a manutenção e otimização da segurança de voo. Ademais, é praxe no Sistema de Aviação Civil brasileiro, comandado por vós, a delegação de responsabilidades (delegando “checadores”, “RCF’s”, etc... – fazendo um paralelo, é como se ao invés de existirem as polícias civis e militares, o governo delegasse a manutenção da ordem, policiamento e segurança pública, etc, aos próprios contribuintes, à própria população: menos gastos com policiais, menos preocupação, menos burocracia, seria perfeito	Não há texto sugerido para ser analisado.

(não fosse o ser humano, o espelho dos pensamentos de Thomas Hobbes!!!!); Pelo exposto no Anexo à audiência publica, parece-nos que a ANAC não quer que se formem novos pilotos de helicopteros. Deveria ser de vosso conhecimento que no Brasil são poucos, ou nulos, os helicopteros homologados por aeroclubes para instrução sob condições de voo por instrumentos (no Brasil, nem “Esquilo” voa por instrumento; que dirá um Robinson 22, um Schweizer...). Alem disso, o valor da hora voada em um helicóptero IFR é extremamente caro, fugindo da realidade da grande maioria dos pilotos alunos, inviabilizando o curso. Sendo assim, um curso de formação de pilotos de helicopteros que, nos dias de hoje, já não é barato chegando a custar o triplo do valor de formação de um piloto de avião, vai encarecer. A aviação de asas rotativas é diferente da de asa fixa, não podendo, assim, igualarem-se os requisitos... Em suma, não me parece inteligente o que se pretende aplicar à aviação civil brasileira. Sofremos de falta de pilotos, tanto de aviões quanto de helicopteros, vemos casos de cancelamentos de voos, de pilotos “regulamentarem” o ano em pouco mais de um semestre, casos de empresas de transporte “off-shore” que pagam multas altíssimas devido à indisponibilidade de tripulação, e mesmo assim vossa autoridade pretende pôr em vigência um regulamento ainda mais restritivo, que complica a formação de novos pilotos?! Por que ao invés disso, não se incentiva a formação de pilotos através de bolsas de estudos, de “financiamentos”, de subsídios?! Ao mesmo tempo, restringir-se-ia um “boom” de pilotos no mercado através do aumento do rigor nas	

provas, teóricas e práticas, nos requisitos de saúde, etc – existem pilotos que não sabem fazer um plano de voo, um cálculo de peso e balanceamento, contas básicas de matérias elementares como matemática, física e química, aeroclubes que mais parecem cursos preparatórios para provas do que escolas de aviação civil e de pilotagem, que preparam o profissional para a vida de piloto, para a profissão... É mais fácil para vós aumentar a quantidade de horas, de requisitos, para retardar a formação de pilotos, inibir a entrada de novas aeronaves, delegar responsabilidades à terceiros?! Enfim, é só a opinião de um piloto aluno, apaixonado por aviação, e que se vê num paradoxo: continuo o meu curso de piloto de helicopteros ou paro por aqui, já que os requisitos (financeiros, principalmente) serão inalcançáveis?! Obrigado pelo espaço e pela atenção	

Contribuição n° 762	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
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 decolagem vertical e dirigível, e a correspondente habilitação de classe monomotor (se relativa a avião), inicial de tipo (se relativa a helicóptero ou aeronave de decolagem vertical), assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Melhorar a redação tendo em vista que a harmonização com o LAR 61 não está adequada. “Este Capítulo prescribe los requisitos para el otorgamiento de las licencias y habilitaciones de piloto privado en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible, según corresponda, las condiciones bajo las cuales estas licencias y habilitaciones son necesarias y las normas generales de operación para los titulares de estas licencias y habilitaciones). Além disso, a subparte versa sobre licença e não sobre habilitação.	Sugestão não acatada. O texto está, na nossa opinião, está bem compreensível

Contribuição n° 763	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.73 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos;	LAR 61.230 Requisitos de idoneidade: Generalidades Para optar por uma licença de piloto particular, o aspirante deve: (a) Ter cumprido dezessete (17) anos de idade no caso de pilotos de avião; FAR 61.103 Eligibility requirements: General To be eligible for a private pilot certificate, a person must: (a) Be at least 17 years of age for a rating in other than a glider or balloon. (b) Be at least 16 years of age for a rating in a glider or balloon.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para uma melhor adequação as legislações internacionais, sugiro que seja adotado um dos textos acima. Desta maneira a idade mínima para piloto privado seria de 17 anos.	Sugestão não acatada. Se houver consenso entre a comunidade e à idade estabelecida para maioridade, o RBAC poderá ser alterado.

Contribuição n° 764	
Colaborador: ADHEMAR GONÇALVES MACHADO JÚNIOR / xnior@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado. (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado. (a) Ser aprovado na avaliação on-line, com aprovação nas 5 matérias, de piloto privado na categoria apropriada, que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A ANAC NÃO CONHECE A DIFICULDADE QUE CERTAS PESSOAS TEM DE INGRESSAR NA AVIAÇÃO CIVIL POIS A MAIORIA ENFRENTAM PROBLEMAS FINANCEIROS E SEM CONDIÇÕES DE PAGAR PARA ESTUDAR AS MATÉRIAS DE PILOTO PRIVADO, A INFRAESTRUTURA HOJE NO CENTRO DA AMAZÔNIA E NO NORDESTE DO BRASIL SÃO PRECÁRIAS E SEM CONDIÇÕES DE HOMOLOGAR UM CURSO, POIS VÁRIOS PILOTOS MINISTRAM AULAS EM CARIDADE PARA NECESSITADOS ATÉ PARA ÍNDIOS, SE HOUVER A NECESSIDADE DE HOMOLOGAR O CURSO TEÓRICO DE PILOTO PRIVADO CREIO QUE O SONHO DE VÁRIOS FUTUROS PILOTOS BRASILEIROS PODEM SER FICAM SOMENTE EM SONHOS E A ANAC PODE ESTAR A CRIAR BRASILEIROS FRUSTRADOS E INCAPACITADOS DEVIDO A UMA HOMOLOGAÇÃO DE UM CURSO TEÓRICO.	Sugestão não acatada. O RBAC precisa ser aplicado para todo o território nacional. Além disso, hoje em dia, existem cursos “on line”, certificados pela a ANAC, onde os alunos poderão realizar seu curso teórico.

Contribuição n° 765	
Colaborador: **Thomas Milko** / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE D LICENÇA DE PILOTO PRIVADO 61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (iii) desempenho e planejamento de voo: (A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento; (B) uso e aplicação prática dos dados de decolagem/aterrissagem e outros tipos de desempenho, incluindo reboque e lançamento, quando a licença for para planador; e	(B) uso e aplicação prática dos dados de decolagem/aterrissagem e outros tipos de desempenho, incluindo reboque e lançamento, quando a licença for para planador; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme Anexo 1 da ICAO, não existe licença de piloto privado na categoria de aeronave planador. A licença de piloto de planador não está abrangida pelo “guarda-chuva” da licença de piloto privado.	Sugestão não acatada. Mas texto será revisto.

Contribuição n° 766	
Colaborador: Marco Bedeschi [mabedeschi@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado 61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto Comercial. 61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea	Requisito Teórico para formação de piloto para concessão de Licenças de Piloto de Privado, Comercial e Linha Aérea
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Unificar o curso teórico de piloto abordando requisitos teóricos de piloto privado, piloto comercial e piloto de Linha Aérea, dividindo apenas por módulos, à exemplo de como já é feito na Marinha do Brasil, O candidato estuda toda formação teórica, e depois vai para atividade de vôo, é dividindo apenas por módulos. Os Pilotos Privados, Comerciais, e de Linha Aérea, dividem o mesmo espaço aéreo, cada um com seus limites, e para respeitarmos os limites dos outros, é preciso conhecer esse limites. A exemplo disso observamos, as vezes, pilotos que por falta de conhecimento invadem o espaço aéreo do outro, como cruzamentos de aerovias entrando inadvertidamente, por falta de conhecimento de um piloto que muitas da vezes não domina cartas de vôo por instrumento. Um piloto privado, que muitas das vezes, quer voar o seu VLJ, categoria TPP, que não conhece teoria de vôo de alta velocidade. O treinamento em simulador de vôo e ground school do avião não entra nesse mérito. - Atualmente 70% da grade curricular de piloto privado, é exatamente a mesma do curso de Piloto Comercial, não havendo	Sugestão não acatada. Mas texto será revisto.

motivos para que seja novamente abordado no curso de piloto comercial, uma vez que o candidato já foi avaliado nessa grade e recebeu o CCT. Dessa forma devemos ter como base uma única grade, assim não repetimos desnecessariamente assuntos já abordados, da mesma forma que abordaremos assuntos importantes não abordados em curso de piloto privado, hoje só abordados em comercial. Poderemos dar maior ênfase a situações práticas, como plano de vôo, segurança de vôo, CRM, manuseio de publicações, medicina aeroespacial, meteorologia, e diversos assunto hoje tratados superficialmente.	

Contribuição n° 767	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.77 - Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado. (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, e a correspondente habilitação de classe monomotor (se relativa a avião), inicial de tipo (se relativa a helicóptero ou aeronave de decolagem vertical), assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Melhorar a redação tendo em vista que a harmonização com o LAR 61 não está adequada. “Este Capítulo prescribe los requisitos para el otorgamiento de las licencias y habilitaciones de piloto privado en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible, según corresponda, las condiciones bajo las cuales estas licencias y habilitaciones son necesarias y las normas generales de operación para los titulares de estas licencias y habilitaciones). Além disso, a subparte versa sobre licença e não habilitação.	Sugestão não acatada. O texto está, na nossa opinião, está bem compreensível.

Contribuição n° 768	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.77 - Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado. (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, e a correspondente habilitação de classe monomotor (se relativa a avião), inicial de tipo (se relativa a helicóptero ou aeronave de decolagem vertical), assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Melhorar a redação tendo em vista que a harmonização com o LAR 61 não está adequada. “Este Capítulo prescribe los requisitos para el otorgamiento de las licencias y habilitaciones de piloto privado en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible, según corresponda, las condiciones bajo las cuales estas licencias y habilitaciones son necesarias y las normas generales de operación para los titulares de estas licencias y habilitaciones). Além disso, a subparte versa sobre licença e não habilitação.	Sugestão não acatada. O texto está, na nossa opinião, está bem compreensível.

Contribuição n° 769	
Colaborador: Flavio Letaif Milanez flaviomilanez@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado 61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto Comercial. 61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea	Alterar: Requisito Teórico para formação de piloto para concessão de Licenças de Piloto de Privado, Comercial e Linha Aérea.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Unificar o curso teórico de piloto abordando requisitos teóricos de piloto privado, piloto comercial e piloto de Linha Aérea, dividindo apenas por módulos, à exemplo de como já é feito na Marinha do Brasil, O candidato estuda toda formação teórica, e depois vai para atividade de vôo, é dividindo apenas por módulos. Os Pilotos Privados, Comerciais, e de Linha Aérea, dividem o mesmo espaço aéreo, cada um com seus limites, e para respeitarmos os limites dos outros, é preciso conhecer esse limites. A exemplo disso observamos, as vezes, pilotos que por falta de conhecimento invadem o espaço aéreo do outro, como cruzamentos de aerovias entrando inadvertidamente, por falta de conhecimento de um piloto que muitas da vezes não domina cartas de vôo por instrumento. Um piloto privado, que muitas das vezes, quer voar o seu VLJ, categoria TPP, que não conhece teoria de vôo de alta velocidade. O treinamento em simulador de vôo e ground school do avião não entra nesse mérito. - Atualmente 70% da grade curricular de piloto privado, é exatamente a mesma do curso de Piloto Comercial, não havendo	Sugestão não acatada. As instruções teóricas deverão ser realizadas ao nível da licença pretendida

motivos para que seja novamente abordado no curso de piloto comercial, uma vez que o candidato já foi avaliado nessa grade e recebeu o CCT. Dessa forma devemos ter como base uma única grade, assim não repetimos desnecessariamente assuntos já abordados, da mesma forma que abordaremos assuntos importantes não abordados em curso de piloto privado, hoje só abordados em comercial. Poderemos dar maior ênfase a situações práticas, como plano de vôo, segurança de vôo, CRM, manuseio de publicações, medicina aeroespacial, meteorologia, e diversos assunto hoje tratados superficialmente.	

Contribuição n° 770	
Colaborador: SYDNEI B. DO F. JUNIOR / sydneifarto@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.77 61.83 61.85 61.10 Reconhecimento da licença definitiva piloto privado	1)Exigência de curso homologado pela ANAC, podendo o mesmo ser ministrado a distancia, tomando como base cursos a distancia existente autorizados pelo MEC. 2)incluir nas provas das bancas examinadoras, questionamentos básicos sobre a medicina aero espacial e sobre os efeitos fisiológicos do vôo sobre o o ser humano. 3)Nos moldes do CONTRAN o estabelecimento de um prazo para o recebimento definitivo da licença ; exemplo pelos menos um ano sem infração e no mínimo 40horas de vôo alem das iniciais independente de ser local ou em rota. 4)Inclusão também do espanhol na proficiência linguistica
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
-No tocante ao curso homologado justifica-se pelo fato de atualmente ser obrigatório o curso na modalidade de motorista, bem como provas efetuadas pelas auto escolas e o avião tende no Brasil a se tornar um meio de transporte privado. -No caso do conhecimento de fatores fisiológicos no vôo, também hoje é avaliado nos cursos de formação de motoristas, contudo voltado para veículos terrestres, tais como uso de álcool, e influencia de medicamentos e outras drogas sobre a capacidade de reflexos/raciocinio e concentração no ser humano. -Quanto ao prazo para o reconhecimento definitivo acredito ser de segurança e educador para um piloto inicial. -Enfim o espanhol, pois acho que seria conveniente visto que na America o mesmo é utilizado por quase a maioria dos países	O contribuinte não sugeriu texto para alteração, conforme a proposta estabelecida. Limitou-se a encaminhar sugestões que não seriam tratados em um RABAC.

como primeiro vernáculo e ou segunda língua	

Contribuição n° 771	
Colaborador: ADHEMAR GONÇALVES MACHADO JÚNIOR / xnior@hotmail.com	**Instituição:**
Colaborador:	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. 61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado. (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado. (a) Ser aprovado na avaliação on-line, com aprovação nas 5 matérias, de piloto privado na categoria apropriada, que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A ANAC NÃO CONHECE A DIFICULDADE QUE CERTAS PESSOAS TEM DE INGRESSAR NA AVIAÇÃO CIVIL POIS A MAIORIA ENFRENTAM PROBLEMAS FINANCEIROS E SEM CONDIÇÕES DE PAGAR PARA ESTUDAR AS MATÉRIAS DE PILOTO PRIVADO, A INFRAESTRUTURA HOJE NO CENTRO DA AMAZÔNIA E NO NORDESTE DO BRASIL SÃO PRECÁRIAS E SEM CONDIÇÕES DE HOMOLOGAR UM CURSO, POIS VÁRIOS PILOTOS MINISTRAM AULAS EM CARIDADE PARA NECESSITADOS ATÉ PARA ÍNDIOS, SE HOUVER A NECESSIDADE DE HOMOLOGAR O CURSO TEÓRICO DE PILOTO PRIVADO CREIO QUE O SONHO DE VÁRIOS FUTUROS PILOTOS BRASILEIROS PODEM SER FICAM SOMENTE EM SONHOS E A ANAC PODE ESTAR A CRIAR BRASILEIROS FRUSTRADOS E INCAPACITADOS DEVIDO A UMA HOMOLOGAÇÃO DE UM CURSO TEÓRICO.	Sugestão não acatada. O RBAC precisa ser aplicado para todo o território nacional. Além disso, hoje em dia, existem cursos “on line”, certificados pela a ANAC, onde os alunos poderão realizar seu curso teórico.

Contribuição n° 772	
Colaborador: Johnny Udson Rocha Rodrigues j.udson@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado 61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto Comercial. 61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea	Alterar: Requisito Teórico para formação de piloto para concessão de Licenças de Piloto de Privado, Comercial e Linha Aérea.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Unificar o curso teórico de piloto abordando requisitos teóricos de piloto privado, piloto comercial e piloto de Linha Aérea, dividindo apenas por módulos, à exemplo de como já é feito na Marinha do Brasil, O candidato estuda toda formação teórica, e depois vai para atividade de vôo, é dividindo apenas por módulos. Os Pilotos Privados, Comerciais, e de Linha Aérea, dividem o mesmo espaço aéreo, cada um com seus limites, e para respeitarmos os limites dos outros, é preciso conhecer esse limites. A exemplo disso observamos, as vezes, pilotos que por falta de conhecimento invadem o espaço aéreo do outro, como cruzamentos de aerovias entrando inadvertidamente, por falta de conhecimento de um piloto que muitas da vezes não domina cartas de vôo por instrumento. Um piloto privado, que muitas das vezes, quer voar o seu VLJ, categoria TPP, que não conhece teoria de vôo de alta velocidade. O treinamento em simulador de vôo e ground school do avião não entra nesse mérito. - Atualmente 70% da grade curricular de piloto privado, é exatamente a mesma do curso de Piloto Comercial, não havendo	Sugestão não acatada. As instruções teóricas deverão ser realizadas ao nível da licença pretendida

motivos para que seja novamente abordado no curso de piloto comercial, uma vez que o candidato já foi avaliado nessa grade e recebeu o CCT. Dessa forma devemos ter como base uma única grade, assim não repetimos desnecessariamente assuntos já abordados, da mesma forma que abordaremos assuntos importantes não abordados em curso de piloto privado, hoje só abordados em comercial. Poderemos dar maior ênfase a situações práticas, como plano de vôo, segurança de vôo, CRM, manuseio de publicações, medicina aeroespacial, meteorologia, e diversos assunto hoje tratados superficialmente.	

Contribuição n° 773	
Colaborador: Matheus Batista Roberto : matheus.batista.roberto@gmail.com	**Instituição:** Universidade Fumec
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.79 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto privado (a)(1)(v) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso;	(v) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Tendo em vista que grande parte das aeronaves de instrução no Brasil (Aero Boero, Paulistinha, etc.) não é homologada para a realização de parafusos, apesar da necessidade, não há como realizar tal manobra.	Sugestão acatada parcialmente. O texto poderá ser revisado.

Contribuição n° 774	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.79 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução na CIV do aluno piloto.	É realmente intenção da ANAC cobrar curso homologado para as Licenças de PP,PC e PLA?
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
No RBHA 061, na seção 61.17 (a) (1) prevê: Solicitação de licenças e/ou habilitações técnicas de piloto: “o requisito de conhecimentos é atendido mediante a realização, pelo requerente, de um exame escrito envolvendo os assuntos pertinentes à qualificação requerida, conforme o previsto neste regulamento, e pela realização de curso específico nos termos do RBHA 141. Desta forma, torna-se compulsória a realização de um curso homologado para prestar exame, exceto para piloto privado e piloto de linha aérea.” Sendo assim, a intenção é mesmo exigir curso homologado para PP e PLA?	Não há texto sugerido para análise.

Contribuição n° 775	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão de licença de piloto privado (1)(ii)(A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou (1)(ii)(B) se for titular de uma licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos), o total de horas de vôo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.	61.81 Requisitos de experiência para a concessão de licença de piloto privado (1)(ii)(A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, com experiência superior a 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas, que devem incluir, pelo menos: (1)(ii)(A)(1) 5 (cinco) horas de instrução duplo comando; (1)(ii)(A)(2) 10 (dez) horas de vôo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de vôo de navegação; (1)(ii)(A)(3) 1 (um) vôo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (1)(ii)(A)(4) 3 (três) horas de instrução em vôo noturno, que inclua: (1)(ii)(A)(4)(i) 1 (um) vôo de travessia de mais de 100NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros) de distância total; e (1)(ii)(A)(5)(ii) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo; (1)(ii)(A)(6) a instrução de vôo recebida em um

	dispositivo de treinamento para simulação de vôo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; ou (1)(ii)(B) se for titular de uma licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos), com experiência superior a 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando em qualquer categoria, ou na soma das duas categorias, o total de horas de vôo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas, que devem incluir, pelo menos: (1)(ii)(A)(1) 5 (cinco) horas de instrução duplo comando; (1)(ii)(A)(2) 10 (dez) horas de vôo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de vôo de navegação; (1)(ii)(A)(3) 1 (um) vôo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (1)(ii)(A)(4) 3 (três) horas de instrução em vôo noturno, que inclua: (1)(ii)(A)(4)(i) 1 (um) vôo de travessia de mais de 100NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros) de distância total; e (1)(ii)(A)(5)(ii) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo; (1)(ii)(A)(6) a instrução de vôo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de vôo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas.

JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
O texto, conforme proposto na minuta do Regulamento, possibilitava: 1. que os titulares das licenças de piloto de helicóptero, de aeronave de decolagem vertical, de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve, pudessem qualificar-se para obter a licença de piloto privado-avião mediante a realização de apenas 25 da 40 horas requeridas, sem especificar a qualidade destas horas, ou seja, o requerente poderia atender o requisito sem sequer ter efetuado uma hora de treinamento qualificado, como é o caso das horas em rota, aeródromos diferentes, em circuito de tráfego e o treinamento noturno. 2. que pessoas recém licenciadas, sem nenhuma experiência na categoria objeto da licença (helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, planador ou aeronave leve) se habilitassem para usar o benefício do abatimento de horas em se tratando da busca da licença de piloto privado-avião, assim, a mesma exigência feita ao piloto privado-avião (experiência superior a 200 horas de vôo como piloto em comando) para que se qualifique para usufruir do benefício do abatimento de horas quando buscando a licença de piloto de helicóptero, de decolagem vertical ou de planador, foi feita para estes postulantes quando quiserem obter a licença de piloto privado - avião.	Sugestão acatada parcialmente. O documento mais apropriado para a inserção da sugestão seria uma IS.

Contribuição n° 776	
Colaborador: Leonardo Biscaro Japiassu leobiscaro@uol.com.br	**Instituição:** Agência Nacional de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. (2) categoria helicóptero: (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM ((cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um (3) categoria aeronave de decolagem vertical: (D) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: .(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. (2) categoria helicóptero: (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um (3) categoria aeronave de decolagem vertical: (D) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. (4) categoria dirigível: (v) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (A) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.

(2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. (4) categoria dirigível: (v) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (A) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (B) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A exigência da realização de navegação de 100 NM durante o curso prático para obtenção de licença de PP, não deve ser exigida pois para realizar a navegação noturna necessita-se de aeronave homologada e tripulação habilitada em vôo por instrumentos, o que não é aplicável no estágio inicial que o aluno apresenta quando do curso de Piloto Privado, daí a sugestão de retirada desta exigência.	Sugestão não acatada. O voo será em instrução, ou seja, com um instrutor a bordo que deverá estar qualificado e habilitado.

Contribuição n° 777	
Colaborador: André Luís Boff ciencias-aeronauticas@pucrs.br	**Instituição: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.81 (E) "3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) um voo de travessia de mais de 100 NM de distância total; e (2) dez decolagens e dez aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego no aeródromo."	"2 (duas) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) cinco decolagens e cinco aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego no aeródromo." OU Exclusão da exigência.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sou favorável ao treinamento de voo noturno já dentro do Curso de Piloto Privado. Contudo estou ciente das condições atuais de nossos aeroclubes/escolas, que em sua grande maioria, possuem recursos escassos (ou mesmo não possuem estes recursos) para o oferecimento do serviço de formação de pilotos. Exigirá um grande esforço das instituições, para conseguirem disponibilizar algum equipamento homologado para a operação noturna. Também penso que tal exigência deva ser gradual quanto a sua adoção, através da estipulação de prazos de adequação baseados em estudos de adequabilidade considerando, no mínimo, os grandes fatores que envolvem tal processo. Outra questão diz respeito a infraestrutura dos aeródromos que operam e os da região em que se inserem. Tomando como exemplo PAlegre, a escassez de aeródromos que operem durante o período noturno, associado aos "slots" para treinamento oferecidos no Salgado Filho, torna praticamente que inviável a realização de tais voos. Estou ciente de que tais solicitações se encontram presentes no	Sugestão não acatada. O texto está harmonizado com a legislação internacional e o intuito é aumentar a segurança operacional.

FAR 61 (Subpart E) mas REAFIRMO que a realidade atual brasileira está completamente desconexa da que os Estados Unidos presencia. Como sugestões apresento dois caminhos principais: reduzir o tempo mínimo exigido e as manobras desejadas; ou cancelar tal solicitação.	

Contribuição n° 778	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;(C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta	Sugestão não acatada. O texto está harmonizado com a legislação internacional e o intuito é aumentar a segurança operacional.

quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Tal exigência também não se encontra na legislação internacional como o FAR 61 e o LAR 61. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	

Contribuição n° 779	
Colaborador: Matheus Batista Roberto : matheus.batista.roberto@gmail.com	**Instituição:** Universidade Fumec
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (A)(1)(E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.	Sugiro a remoção de tal trecho.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para a realização de um voo VFR noturno com uma distância total de 180 km, a aeronave e pilotos deverão ser homologados IFR (ICA 100-12 5.3.3), exceto quando o voo ocorra totalmente dentro de uma TMA, ATZ ou CTR, o que não é o caso de escolas de aviação situadas na FIR, tal situação levaria grandes prejuízos (compra e homologação de aeronaves) para tais escolas. Muitos aeródromos do país não são homologados para operação noturna, devido a essa falta de infraestrutura não há como realizar tais voos no período compreendido entre o por e nascer do sol.	Sugestão não acatada. O texto está harmonizado com a legislação internacional e o intuito é aumentar a segurança operacional.

Contribuição n° 780	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;(C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 781	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em vôos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em vôos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 782	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;(C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta	Sugestão não acatada. O texto está harmonizado com a legislação internacional e o intuito é aumentar a segurança operacional.

quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Tal exigência também não se encontra na legislação internacional como o FAR 61 e o LAR 61. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	

Contribuição n° 783	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 - Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado. (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.	(B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A definição do que seria uma aeronave leve consta do RBAC 01. Não se justifica inserir novo conceito.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 784	
Colaborador: MARCOS ANTONIO DUARTE marcosantonio.duarte@yahoo.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando, das quais pelo menos 15 horas devem ter sido realizadas em curso homologado pela ANAC; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total;

cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.	e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para garantir que a qualidade do treinamento conforme prevê os manuais de curso da ANAC e este regulamento.	Sugestão não acatada. Os cursos não serão homologados e, sim, certificados. O que permitirá garantir um treinamento de qualidade.

Contribuição n° 785	
Colaborador: MARCOS ANTONIO DUARTE marcosantonio.duarte@yahoo.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde

cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. (ii) O solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.	cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. (ii) O solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas. (C) O solicitante que tenha realizado com aproveitamento um curso completo de piloto privado, homologado pela ANAC, pode ter reduzido o requisito de horas totais para 35 horas
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para incentivar os “alunos” a realizar o curso em entidade homologada pela ANAC, garantindo assim que a qualidade do treinamento conforme prevê os manuais de curso da ANAC e este regulamento.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado

Contribuição n° 786	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 - Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado. (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.	(B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A definição do que seria uma aeronave leve consta do RBAC 01. Não se justifica inserir novo conceito.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 787	
Colaborador: Diego Campos Pereira diegocpereira@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando, das quais pelo menos 15 horas devem ter sido realizadas em curso homologado pela ANAC; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e

aeródromo.	(2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para garantir que a qualidade do treinamento conforme prevê os manuais de curso da ANAC e este regulamento.	Sugestão não acatada. Os cursos não serão homologados e, sim, certificados. O que permitirá garantir um treinamento de qualidade

Contribuição n° 788	
Colaborador: Diego Campos Pereira diegocpereira@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do

aeródromo. (ii) O solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.	aeródromo. (ii) O solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas. (C) O solicitante que tenha realizado com aproveitamento um curso completo de piloto privado, homologado pela ANAC, pode ter reduzido o requisito de horas totais para 35 horas.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para incentivar os “alunos” a realizar o curso em entidade homologada pela ANAC, garantindo assim que a qualidade do treinamento conforme prevê os manuais de curso da ANAC e este regulamento.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 789	
Colaborador: Pedro Golino Pimenta Vieira golino@gmail.com	**Instituição:** Aluno PPAV Aeroclube do Estado de Minas Gerais
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Item 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado; Item 61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial; 61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea; Redução de horas de vôo por categoria para piloto/aluno com cursos no CENIPA; Habilitação de piloto extrangeiro;	Manter o total de 35 horas de instrução e vôo solo sendo dessas, 3 horas de vôo noturno como sugerido; Exigir no mínimo 150 horas de vôo para piloto comercial(incluindo as 35 horas de PP) desde que seja feita em duplo comando com instrutor de vôo homologado pela ANAC; O excedente das horas de vôo, apenas não serão consideradas como instrução, e sim horas voadas como Piloto Privado; Redução para 1000 horas de vôo sendo 250 horas de vôo como piloto em comando sob supervisão(de um INVA homologado), 250 horas de vôo em rota como piloto em comando ou piloto em comando sob supervisão, 100 horas de vôo noturno, 100 horas de vôo por instrumento sendo que 50 horas pode ser realizadas em simuladores homologados pela ANAC; Redução de horas para cada categoria para o aluno/piloto com que possua cursos de segurança de vôo/operacional ministrado no CENIPA; Todo piloto extrangeiro que tem intensão de voar no Brasil, deve passar pelo mesmo processo de treinamento dos pilotos brasileiros, para se equiparar ao nível de conhecimento e habilidades dos pilotos treinados no Brasil;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O total de 35 horas de vôo correspone ao cronograma de treimaneto estabelecido, e permite treinar, avaliar as habilidades e desempenho do aluno. Fica a critério do aluno executar ou não o chque de vôo com as 35 horas, sujeito a repovação e execução do	Não há exto sugerido para se comentar.

cheque somente após mais 5 horas de vôo em instrução; Aexigência de 150 horas de piloto comercial é suficiente pois cumpre o cronograma de treinamento e permite que o piloto privado adquira conhecimento suficiente para adquirir licença de piloto comercial, sendo esse avaliado durante o cheque. Caso não seja aprovado, acarretará no retorno aos vôos de instrução por mais 5 horas, com recomendações do checador sobre o treinamento mais adequado para um novo cheque; A redução para 1000 horas de vôo para cheque de piloto de linha aérea, deve ser feita pois o Piloto Comercial que se julgar apto, com habilidades e conhecimentos requeridos, possa seguir uma carreira em linha aérea por mais tempo, e além disso ele possui a capacidade de aprendizado maior, quando jovem. O piloto/aluno que possui cursos de segurança de vôo/operacional feito no CENIPA, venha ter direito a redução de horas de vôo em cada categoria, devido à sua busca pelo profissionalismo e interesse na profissão e responsabilidade para com a segurança de vôo. A redução das horas fica a critério, mas faço a sugestão de: 5 horas para Piloto Privado; 15 horas para piloto comercial; 100 horas para piloto de linha aérea; Todo piloto extrangeiro que pretende atuar no mercado brasileiro, deve passar pelo mesmo treinemento que os pilotos brasileiros passam, para obter um nivelamento de conhecimento, habilidades e as peculiaridades do vôo no Brasil, tais quais operar em aerodromos como Santos Dumont, Congonhas, até mesmo o Carlos Prates que possui uma pista de apenas 900m de extensão a 3000ft de altitude;	

Contribuição n° 790	
Colaborador: Ivan Resende Leitão aeroclube@parademinas.com.br	**Instituição: Aeroclube Pará de Minas**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando, das quais pelo menos 15 horas devem ter sido realizadas em curso homologado pela ANAC; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e

aeródromo.	(2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para garantir que a qualidade do treinamento conforme prevê os manuais de curso da ANAC e este regulamento.	Sugestão não acatada. Os cursos não serão homologados e, sim, certificados. O que permitirá garantir um treinamento de qualidade

Contribuição n° 791	
Colaborador: Ivan Resende Leitão aeroclube@parademinas.com.br	**Instituição: Aeroclube Pará de Minas**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do

aeródromo. (ii) O solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.	aeródromo. (ii) O solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas. (C) O solicitante que tenha realizado com aproveitamento um curso completo de piloto privado, homologado pela ANAC, pode ter reduzido o requisito de horas totais para 35 horas.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para incentivar os “alunos” a realizar o curso em entidade homologada pela ANAC, garantindo assim que a qualidade do treinamento conforme prevê os manuais de curso da ANAC e este regulamento.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 792	
Colaborador: Josué de Andrade josue@ej.com.br	**Instituição:** EJ Escola de Aeronáutica Civil LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.	Sugerimos realizar uma hora de voo local noturno com tres pousos para dar uma noção ao piloto.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Justificativa: Voar noturno em rota, é um risco desnecessário para um piloto privado que normalmente voará diurno em condições meteorológicas favoráveis.	Sugestão não acatada. Além de harmonizar com a legislação internacional, o aluno piloto estará em instrução, com um instrutor a bordo

Contribuição n° 793	
Colaborador: AURO L AZEREDO auro.azeredo@gmail.com	**Instituição:** eFly Training
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (1) categoria avião: (2) categoria helicóptero: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas;	(D) a instrução de voo recebida conforme categoria do dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC: i: ATD, é aceitável no máximo de 5 (cinco) horas; ii: FTD 6 ou 7, é aceitável no máximo de 15 (quinze) horas; iii: FFS A até D, é aceitável no máximo de 20 (vinte) horas; esde que devidamente gravada as respectivas horas de simulador, demonstrando todas as manobras requeridas para formação do piloto privado, em mídia eletrônica e devidamente monitorado e endossado por instrutor credenciado pela ANAC e pela escola ao qual foi operado o simulador.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dado o alto grau de acuracidade e realismo que este dispositivo de treinamento possui, seria possível obter as seguintes vantagens operacionais: - Reduzir o custo na formação do aluno, uma vez que as horas de simulador são pelo menos 50% mais em conta que horas de voo real, - Formação em menor prazo através do aproveitamento das horas ociosas de treinamento real, motivadas por indisponibilidade de aeronave ou limitações meteorológicas; - Menor exposição de riscos de acidentes durante o aprendizado de manobras primaria - Registro e gravação de todas as horas praticadas no simulador através de mídia eletrônica, para efeito de uma possível auditoria futura.	Sugestão não acatada. Deverá ser criado uma IS para o assunto que é específico.

Contribuição n° 794	
Colaborador: Sergio Eduardo Gomes edugo85@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (B) se for titular..... de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzid.o para 25 (vinte e cinco) horas.	Incluir no ítem abaixo a prerrogativa ao PP,PC,PLA possa pilotar estes tipos de aeronaves leves e ter as prerrogativas de piloto de aeronave leve. (61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já era aplicado os pilotos habilitados PP,PC,PLA como possuem grau superior aos demais podem exercer como piloto em comando nas aeronaves citadas mediante um treinamento reduzido.	Sugestão não acatada. A redução de horas não poderá ser acumulativa com as demais licenças.

Contribuição n° 795	
Colaborador: Fabiano Luiz Possi fpossi@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (2) categoria helicóptero: (E) 3 (três) horas de instrução em vôo noturno, que inclua: (1) 1 (um) vôo de travessia de mais de 100 NM ((cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um vôo no circuito de tráfego do aeródromo.	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (2) categoria helicóptero: (E) 3 (três) horas de instrução em vôo noturno, que inclua: (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um vôo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não é possível se voar 100Nm a noite sem que se saia da terminal, pois o tamanho da terminal é de 27Nm. Para se voar fora, teríamos que voar IFR, e lembramos que o proponente esta tentando uma habilitação de PPH (PILOTO PRIVADO). Isso pode dar margem a que os comandantes possam voar fora da terminal sem problema, pois passa a ser exigência. Acredito ser a melhor opção para a segurança de vôo que este item seja deletado e se mantenham os outros.	Sugestão não acatada. Além da harmonização com legislações internacionais, vale lembrar que é voo em instrução com um instrutor a bordo. Acreditamos que o voo ppoderá ser realizado dentro das 27 Nm, que é o tamanho da terminal, conforme comentado pelo colaborador, sendo ida e volta, tantas vezes possíveis, no mesmo dia ou não.

Contribuição n° 796	
Colaborador: Ricardo Balca Mourão ricbalca@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (B) 10 (dez) horas de vôo solo, SOB A SUPERVISÃO DE INSTRUTOR, diurno no avião ou Helicóptero, apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Tanto Avião quanto helicóptero, bom no atual RBHA 61, está escrito SOB A SUPERVISÃO DE INSTRUTOR. O que eu acho correto, pois visa a segurança de vôo. Claro o instrutor pode autorizar o aluno a realizar o Vôo solo, porém, quem vai correr o risco ???? Ninguém. Hoje em dia é rara a escola que libera o aluno PP a realizar o voo solo.	Sugestão não acatada. Além de não haver trecho da minuta para disuctir, a expressão “sob a supervisão de instrutor” é diferente da de “horas de Instrução”.

Contribuição n° 797	
Colaborador: SERGIO KOCH koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos:	Voltar ao que estava escrito no RBHA 61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto antigo estava de acordo com o Anexo 1 da ICAO. Porque eliminar esta possibilidade legal? ANEXO 1 DA ICAO 2.3.3 Requisitos específicos para expedir la habilitación en la categoría de avión pertinente 2.3.3.1 Experiencia 2.3.3.1.1 El solicitante habrá realizado como mínimo 40 horas de vuelo, o 35 horas si las acumuló durante un curso de instrucción reconocido, como piloto de un avión apropiado para la habilitación de clase que desea obtener. La autoridad otorgadora de licencias determinará si la instrucción recibida por el piloto en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 40 horas o 35 horas, según el caso. El crédito por dicha experiencia se limitará a un máximo de 5 horas.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado

Contribuição n° 798	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (ii) O solicitante de licença de piloto privado para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas.	(A) se for titular de uma licença de piloto de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas; ou (B) se for titular de licença de piloto de planador ou de certificado de piloto de aeronave leve (como piloto de ultraleve autopropulsado com asa fixa e comandos nos três eixos) o total de horas de voo em avião pode ser reduzido para 25 (vinte e cinco) horas. Estas horas deverão ser distribuídas, no mínimo, da seguinte forma: Duplo Comando: 12 horas Solo Diurno: 5 horas Navegação: Dispensado Simulador: 5 horas Noturno: 3 horas compreendendo no mínimo 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Um grande problema que me acompanhou nos 6 anos como Chefe de Habilitação do SERAC-4/GER-4, era determinar de que forma seriam distribuídas estas 25 horas. Exemplo prático: se algum pretendente receber tal isenção e tiver que apresentar as 25 horas para pedir seu cheque, de que forma estas 25 horas deverão ser distribuídas?	Sugestão acatada parcialmente. O assunto será tratado em uma IS. Vale lembrar que a redução de horas é estabelecido no RBHA e no RBAC, é no total de horas. Vai depender da experiência do piloto e do programa de instrução aprovado de um CIAC, para estabelecer onde as horas serão reduzidas.

1. Quantas horas duplo comando (DC)? 2. Quantas horas voo solo diurno? 3. Quantas horas de navegação? 4. Quantas horas dispositivo de treinamento para simulação de voo? 5. Quantas horas de voo noturno? Tinha gente que fazia 20 horas de DC e mais 5 de simulador e tentava dar entrada com processo junto à ANAC. Esta medida tem por finalidade adicional facilitar a vida do funcionário da ANAC que vai analisar os processos de habilitação. Esta definição padroniza a meta a ser cumprida e evita “achismos” por parte dos usuários. O mesmo argumento serve para as demais isenções.	

Contribuição n° 799	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 800	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 801	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 802	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 803	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 804	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 805	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 806	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 807	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 808	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 809	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 810	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 811	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 812	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 813	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 814	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**

Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos

Contribuição n° 815	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 816	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**

Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 817	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 818	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 819	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 820	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 821	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 822	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 823	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 824	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 825	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 826	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 827	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 828	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 829	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 830	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 831	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 832	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 833	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 834	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 835	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 836	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 837	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 838	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 839	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 840	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 841	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 842	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61..81(l)(i)(C) – Substituir o termo “voo de travessia”.	Adotar o termo “voo de navegação”. Em diversas partes deste documento temos este termo “travessia”, incluindo no MPL.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada parcialmente, apesar de não ter justificativa e sem texto sugerido. O texto será revisado.

Contribuição n° 843	
Colaborador: Márcio Reis [pilotomarcio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1 - Não está bem claro o desmembramento das 40 horas exigidas. Lá demonstra 20 em duplo comando, mais 10 em solo e mais 3 em voo noturno. Como vai compor as outras 07 horas ? 2 – Estas horas discriminadas como voo solo, é realmente solo ? O aluno sozinho dentro do avião? Porque desta forma o aluno terá apenas 20 horas de instrução com o instrutor e as outras 20 ele fará sozinho, será autodidata em voo. E isto é seguro ?	Não há texto sugerido. O colaborador se limitou a realizar perguntas que não é o propósito deste documento.

Contribuição n° 844	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e	(a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação; (C) 1 (um) voo de travessia de, no mínimo, 150 NM (cento e cinqüenta milhas náuticas) (270 km (duzentos e setenta quilômetros)) durante o qual se realizem, ao menos, 2 (duas) aterrissagens completas em aeródromos diferentes; (D) a instrução de voo recebida em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC, é aceitável até um máximo de 5 (cinco) horas; (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a anulação da exigência de 1 voo de travessia de mais	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com

de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 Km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total quando em vôo noturno, baseado na não necessidade do mesmo quando na obtenção da licença de Piloto Privado, uma vez que os conceitos de vôo em rota são obtidos quando no treinamento deste, e de que os conceitos de vôo noturno são treinados adequadamente pelo requisito de mínimos de vôo noturno. Esta exigência de travessia encarece o custo de treinamento, sem benefício direto próprio, considerando que em muitos lugares do Brasil, por este ser um país continental, não há nem uma estrutura própria e adequada para a realização desta travessia. Os números de diferença de frota e de número de aeroportos (infra-estrutura), já foram anteriormente abordados e são ridiculamente discrepantes. Portanto temos que adequar a nossa aviação para a nossa realidade. Embasamento: todos os dados de consulta dispostos nos sites: www.faa.gov , www.anac.gov.br, www.bts.gov	legislações internaicionais, tal voo será em instrução, com um instrutor a bordo, com o propósito de aumentar a segurança operacional, nas demais categorias de licença, onde precisará realizar voos noturnos.

Contribuição n° 845	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em vôos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em vôos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre incluam as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

requeiram uma adaptação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adaptar corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de diminuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 846	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em vôos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em vôos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre incluam as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

requeiram uma adaptação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adaptar corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de diminuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 847	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 848	
Colaborador: Júnia Hermont Corrêa - Superintendente (junia.hermont@lideraviacao.com.br) Geraldo Strambi – Diretor de Operações de Helicópteros (geraldo.strambi@lideraviacao.com.br) Marcelo de Mendonça – Gerente de Novos Negócios (marcelo.mendonca@lideraviacao.com.br	**Instituição:** Líder Taxi Aéreo – Air Brasil S.A
Colaborador:	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.85(c) e 61.105(c) "O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em vôos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento". 61.10(c) "A partir de 05 de março de 2010, nenhum piloto de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível poderá operar aeronaves de marcas brasileiras sem que esteja averbado em sua licença o nível de proficiência na língua inglesa demonstrado no momento da avaliação (para os níveis 4, 5 e 6), com o correspondente período de validade (para os níveis 4 e 5), ou uma ressalva para os níveis 3, 2 e 1: "English Not Compliant Annex 1". Tal ressalva será averbada, também, quando da revalidação de suas habilitações, para os pilotos não avaliados".	61.85(c) e 61.105(c) "O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em vôos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento". 61.10(c) "A partir de 30 (trinta) dias contados da data da publicação do presente regulamento, nenhum piloto de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível poderá operar aeronaves de marcas brasileiras sem que esteja averbado em sua licença o nível de proficiência na língua inglesa demonstrado no momento da avaliação (para os níveis 4, 5 e 6), com o correspondente período de validade (para os níveis 4 e 5), ou uma ressalva para os níveis 3, 2 e 1: "English Not Compliant Annex 1". Tal ressalva será averbada, também, quando da revalidação de suas habilitações, para os pilotos não avaliados. Na hipótese de vôos internacionais que tenham por destino países da América do Sul, caso a aeronave seja tripulada por mais de

	uma pessoa, apenas um destes, o piloto ou co-piloto deverá atender o referido pré-requisito de proficiência".
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A regra atual pode ser alterada, na hipótese de vôo para América do Sul, considerando que o nível de comunicação entre pessoas que falam o idioma espanhol e o português é aceitável, sem a necessidade do inglês. Além disso, apenas um dos tripulantes com proficiência em inglês já seria suficiente, em caso de necessidade.	Sugestão não acatada. A língua estabelecida para comunicações em voos internaiconais é o Inglês. A regra do prazo de 05 de março de 2010 foi criada pela OACI, sendo ratificada pelo Brasil, em se tratando de pilotos.

Contribuição n° 849	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 850	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 851	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 852	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 853	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 854	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 855	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 856	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 857	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 858	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 859	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 860	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 861	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 862	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 863	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 864	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 865	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 866	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 867	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 868	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 869	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 870	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 871	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 872	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 873	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 874	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 875	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 876	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 877	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 878	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 879	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 880	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 881	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 882	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 883	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 884	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 885	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 886	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 887	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 888	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 889	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 890	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 891	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.85 Prerrogativas do titular da licença de piloto privado e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens, aterrissagens e navegação. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.	(a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado limitam-se a atuar, sem remuneração, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos não remunerados. (b) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado à noite é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, à realização de instrução duplo comando em voo noturno, incluindo decolagens e aterrissagens. (c) O exercício das prerrogativas da licença de piloto privado em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento. (e) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado, com habilitação em avião monomotor terrestre, se estendem também à prerrogativa da licença de aeronave leve (CPL) terrestre, assim como hidroavião ou anfíbio monomotor, para aeronave leve anfíbia (CPL).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já exposto em 61.3, solicitamos que as prerrogativas do titular da licença de piloto privado com habilitação em avião monomotor terrestre, inclua as prerrogativas da habilitação de aeronave leve (CPL), uma vez que cumprindo as exigências que são superiores, o indivíduo terá cumprido as exigências para aeronave leve. Vale lembrar que estas exigências são mínimas, ou seja, para casos onde os equipamentos mais avançados requeram	Sugestão não acatada. Existem prerrogativas próprias para um piloto possuidor de um Certificado de Piloto de Aeronave Leve (CPL).

uma adpatação maior, é da responsabilidade do piloto em comando em adpatar-se corretamente ao equipamento. A filosofia não é a de dimunuir o treinamento, e sim a de dar responsabilidade pessoal e individual para que cada um treine o necessário para a manutenção da sua própria segurança, respeitando- se assim o princípio da responsabilidade civil. No parágrafo (b) também foi excluído a exigência da navegação, conforme já explanado em 61.81. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	

Contribuição n° 892	
Colaborador: THIAGO DE TOLÊDO E SILVA thiagotoledo98@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
*61.95 - Requisitos para concessão de licença de piloto comercial. Experiência. *Revalidar o IFR em monomotor e ser válido para todas as habilitações. *15 horas dentro do período de 3 meses precedentes para revalidar qualquer habilitação.	*Para a realização das horas de Piloto Comercial,poderiam ser utilizadas as “prerrogativas” 1P e 2P, onde dois pilotos previamente com suas carteiras de PP checada,voariam não como comandante e co-piloto em uma aeronave onde uma perna seria de um e a de volta de outro,mas a contabilização de horas em comando seriam creditada a ambos, reduzindo os custos e tendo em vista que a experiência seria a mesma para os dois,facilitando a obtenção do PC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Formação mais rápida de pilotos comerciais, com custos reduzidos em até 50%, melhor situação para aeroclubes pois as horas de célula, motor, serão reduzidas e financeiras para os pilotos, pois as horas poderiam ser decrescidas de seu preço 50 a 60%.	Sugestão não acatada. Texto incompreensível. Os requisitos de experiência se encontram em outro item do RBAC 61.

Contribuição n° 893	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE E LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL 61.97 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto comercial na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (iii) desempenho e planejamento de voo: (A) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento; (B) uso e aplicação prática dos dados de decolagem/aterrissagem e outros tipos de desempenho, incluindo reboque e lançamento, quando a licença for para planador; e	(B) uso e aplicação prática dos dados de decolagem/aterrissagem e outros tipos de desempenho, incluindo reboque e lançamento, quando a licença for para planador; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme Anexo 1 da ICAO, não existe licença de piloto comercial na categoria de aeronave planador. A licença de piloto de planador não está abrangida pelo “guarda-chuva” da licença de piloto comercial.	Sugestão não acatada, mas o texto será revisado.

Contribuição n° 894	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.97 – Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto comercial. (B) uso e aplicação prática dos dados de decolagem/aterrissagem e outros tipos de desempenho, incluindo reboque e lançamento, quando a licença for para planador; e	(B) uso e aplicação prática dos dados de decolagem/aterrissagem e outros tipos de desempenho; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Correção do texto tendo em vista que não existe Licença de Piloto Comercial de Planador	Sugestão não acatada, mas o texto será revisado.

Contribuição n° 895	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. As horas estão harmonizadas com legislações internacionais, aumentando a segurança operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor	

Contribuição n° 896	
Colaborador Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 897	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. As horas estão harmonizadas com legislações internacionais, aumentando a segurança operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor	

Contribuição n° 898	
Colaborador: MARCOS ANTONIO DUARTE marcosantonio.duarte@yahoo.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (ii) O solicitante de licença de piloto comercial para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de planador, o total de horas pode incluir até 30 (trinta) horas de voo em tais aeronaves que tenham sido realizadas em voo solo; (B) se for titular de uma licença de piloto privado de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 40 (quarenta) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; (C) se for titular de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 100 (cem) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; e (D) se tiver realizado instrução em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esta instrução.	61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (ii) O solicitante de licença de piloto comercial para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de planador, o total de horas pode incluir até 30 (trinta) horas de voo em tais aeronaves que tenham sido realizadas em voo solo; (B) se for titular de uma licença de piloto privado de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 40 (quarenta) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; (C) se for titular de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 100 (cem) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; (D) se tiver realizado instrução em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esta instrução; e (E) se for titular de uma licença de piloto de acrobacia, o total de horas pode incluir até 20 (vinte) horas de voo para a Categoria Piloto Comercial Avião;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para garantir que a qualidade do treinamento conforme prevê os	Sugestão não acatada. Não há a designação de piloto de

manuais de curso da ANAC e este regulamento.	acrobacia e, sim, uma habilitação.

Contribuição n° 899	
Colaborador: Julio Guther Pereira julioguther@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (2) categoria helicóptero: (C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (i) 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;	61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (2) categoria helicóptero: (C) Não exigência de IFR para helicópteros para a obtenção de licença de PCH 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (helicóptero) (i) 110 (Cento e dez horas)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.101 (2) (C) É praticamente impossível se exigir 10 horas de voo por instrumentos (IFR) para a obtenção de licença de PCH, pelo fato da hora de voo IFR para helicópteros ser extremamente cara e também pelo fato de no Brasil, não existir simulador de helicóptero por instrumento. Essa exigência inviabiliza a obtenção da licença de PCH radicalmente. 61.233 (i) A exigência anterior de 110 horas(helicóptero) deve ser mantida pelo fato de que o investimento que hoje gira em torno de R$ 75.000 para a obtenção da licença de INVH(instrutor de voo de helicóptero) ser extremamente alta, praticamente dobrando a	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com legislações internacionais e com o próprio RBHA 61, as horas deverão ser realizadas em instrução. Sugestão não analisada, pois o enquadaramento está

exigência, inviabilizaria o investimento no curso, já que 200 horas de helicóptero não sairiam por menos de R$ 140.000. Essa questão é muito importante, pois com essa exigência seria praticamente extinta a licença de instrutor de voo, uma vez que ninguém com mais de 200 horas se disponibilizaria a deixar de voar em alguma empresa e dar instrução e receber em média R$ 30,00 por hora de voo, que é o que os recém licenciados se disponibilizam, pois é o único caminho para conseguir as 500 horas de voo exigidas no mercado de plataforma. Com essa exigência, provavelmente serão extintos futuros novos instrutores(o que já está em falta) e sem instrutores, não haverá futuros pilotos de helicóptero, o que também já está em falta.	incompatível com o RBAC.

Contribuição n° 900	
Colaborador: Diego Campos Pereira diegocpereira@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (ii) O solicitante de licença de piloto comercial para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de planador, o total de horas pode incluir até 30 (trinta) horas de voo em tais aeronaves que tenham sido realizadas em voo solo; (B) se for titular de uma licença de piloto privado de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 40 (quarenta) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; (C) se for titular de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 100 (cem) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; e (D) se tiver realizado instrução em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esta instrução.	61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (ii) O solicitante de licença de piloto comercial para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de planador, o total de horas pode incluir até 30 (trinta) horas de voo em tais aeronaves que tenham sido realizadas em voo solo; (B) se for titular de uma licença de piloto privado de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 40 (quarenta) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; (C) se for titular de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 100 (cem) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; (D) se tiver realizado instrução em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esta instrução; e (E) se for titular de uma licença de piloto de acrobacia, o total de horas pode incluir até 20 (vinte) horas de voo para a Categoria Piloto Comercial Avião;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para garantir que a qualidade do treinamento conforme prevê os manuais de curso da ANAC e este regulamento.	Sugestão não acatada. Não há a designação de piloto de acrobacia e, sim, uma habilitação.

Contribuição n° 901	
Colaborador: Ivan Resende Leitão aeroclube@parademinas.com.br	**Instituição: Aeroclube Pará de Minas**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (ii) O solicitante de licença de piloto comercial para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de planador, o total de horas pode incluir até 30 (trinta) horas de voo em tais aeronaves que tenham sido realizadas em voo solo; (B) se for titular de uma licença de piloto privado de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 40 (quarenta) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; (C) se for titular de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 100 (cem) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; e (D) se tiver realizado instrução em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esta instrução.	61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (ii) O solicitante de licença de piloto comercial para a categoria avião pode ter reduzido o requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for titular de uma licença de piloto de planador, o total de horas pode incluir até 30 (trinta) horas de voo em tais aeronaves que tenham sido realizadas em voo solo; (B) se for titular de uma licença de piloto privado de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 40 (quarenta) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; (C) se for titular de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea de helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, o total de horas pode incluir até 100 (cem) horas de voo em helicóptero ou aeronave de decolagem vertical; (D) se tiver realizado instrução em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esta instrução; e (E) se for titular de uma licença de piloto de acrobacia, o total de horas pode incluir até 20 (vinte) horas de voo para a Categoria Piloto Comercial Avião;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para garantir que a qualidade do treinamento conforme prevê os	Sugestão não acatada. Não há a designação de piloto de

manuais de curso da ANAC e este regulamento.	acrobacia e, sim, uma habilitação

Contribuição n° 902	
Colaborador: AURO L AZEREDO auro.azeredo@gmail.com	**Instituição:** eFly Training
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC; (B) 20 (vinte) horas de voo em rota como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes; (C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e	61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião. Essas horas podem ser substituídas por 70 horas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo, em curso aprovado pela ANAC, utilizando dispositivo categoria FTD Level 6 ou 7 ou FFS Level B a E, dispositivos homologados pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião. . Essas horas podem ser substituídas por até 60 horas de instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo categoria FTD Level 6 ou 7 ou FFS Level B a E, dispositivos homologados pela ANAC.;

(D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando.	20 (vinte) horas de voo em rota como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes ou, podem ser substituídas até 5 horas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo categoria FTD (6 ou 7) ou FFS (A até E) aprovado pela ANAC.; 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e (D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dado o alto grau de acuracidade e realismo que este dispositivo de treinamento possui, seria possível obter as seguintes vantagens operacionais: - Reduzir o custo na formação do aluno, uma vez que as horas de simulador são pelo menos 50% mais em conta que horas de voo real, - Formação em menor prazo através do aproveitamento das horas ociosas de treinamento real, motivadas por indisponibilidade de aeronave ou limitações meteorológicas; - Melhor aproveitamento de instrução para piloto através de aplicação de situações anormais, adversas e de emergência onde seriam aplicadas de forma planejada incluindo treinamento de	Sugestão não acatada. O asssunto não está pertinente ao proposto. A ANAC poderá criar instrução alternativa, analisando caso a caso, dependendo da solicitação de cada centro de instrução ou centro de treinamento, quando for o caso.

CRM de cabine; - Registro e gravação de todas as horas praticadas no simulador através de mídia eletrônica, para efeito de uma possível auditoria futura.	

Contribuição n° 903	
Colaborador: AURO L AZEREDO auro.azeredo@gmail.com	**Instituição:** eFly Training
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (2) categoria helicóptero: (i) Um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, ou 100 (cem) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de helicóptero aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 35 (trinta e cinco) horas como piloto em comando; (B) 10 (dez) horas de voo em rota como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes; (C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e (D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5	61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (2) categoria helicóptero: (i) Um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, ou 100 (cem) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de helicóptero aprovado pela ANAC. Das horas acima referidas, nas duas condições, 50 horas podem ser substituídas por horas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo, em curso aprovado pela ANAC, utilizando FTD categoria 6 ou 7 ou FFS categoria D a E. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 35 (trinta e cinco) horas como piloto em comando. Dessas horas, 15 horas poderão ser cumpridas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo, em curso aprovado pela ANAC, utilizando simuladores categoria FTD Level 6 ou 7 ou FFS Level B a E, dispositivos aprovados pela ANAC; (B) 10 (dez) horas de voo em rota como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas

(cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando.	náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes, ou podem ser substituídas até 5 horas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo categoria FTD (6 ou 7) ou FFS (A até E) aprovado pela ANAC.; (C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, que podem ser substituídas por 15 (quinze) horas em horas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo, em curso aprovado pela ANAC, utilizando simuladores categoria FTD Level 6 ou 7 ou FFS Level B a E, dispositivos aprovados pela ANAC; e (D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dado o alto grau de acuracidade e realismo que este dispositivo de treinamento possui, seria possível obter as seguintes vantagens operacionais: - Reduzir o custo na formação do aluno, uma vez que as horas de simulador são pelo menos 50% mais em conta que horas de voo real, - Formação em menor prazo através do aproveitamento das horas ociosas de treinamento real, motivadas por indisponibilidade de aeronave ou limitações meteorológicas; - Melhor aproveitamento de instrução para piloto através de aplicação de situações anormais, adversas e de emergência onde seriam aplicadas de forma planejada incluindo treinamento de CRM de cabine;	Sugestão não acatada. O asssunto não está pertinente ao proposto. A ANAC poderá criar instrução alternativa, analisando caso a caso, dependendo da solicitação de cada centro de instrução ou centro de treinamento, quando for o caso.

- Registro e gravação de todas as horas praticadas no simulador através de mídia eletrônica, para efeito de uma possível auditoria futura.	

Contribuição n° 904	
Colaborador: AURO L AZEREDO auro.azeredo@gmail.com	**Instituição:** eFly Training
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (3) categoria aeronave de decolagem vertical (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando; (B) 10 (dez) horas de voo em rota como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes; (C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e (D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando	61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (3) categoria aeronave de decolagem vertical (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião ou, podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo categoria FTD (6 ou 7) ou FFS (A até E) aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando ou podem ser substituídas até 10 horas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo categoria FTD (6 ou 7) ou FFS (A até E); (B) 10 (dez) horas de voo em rota como piloto em comando, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes ou podem ser substituídas até 5 horas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para

	simulação de voo categoria FTD (6 ou 7) ou FFS (A até E); (C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e (D) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrissagens como piloto em comando
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dado o alto grau de acuracidade e realismo que este dispositivo de treinamento possui, seria possível obter as seguintes vantagens operacionais: - Reduzir o custo na formação do aluno, uma vez que as horas de simulador são pelo menos 50% mais em conta que horas de voo real, - Formação em menor prazo através do aproveitamento das horas ociosas de treinamento real, motivadas por indisponibilidade de aeronave ou limitações meteorológicas; - Melhor aproveitamento de instrução para piloto através de aplicação de situações anormais, adversas e de emergência onde seriam aplicadas de forma planejada incluindo treinamento de CRM de cabine; - Registro e gravação de todas as horas praticadas no simulador através de mídia eletrônica, para efeito de uma possível auditoria futura.	Sugestão não acatada. O asssunto não está pertinente ao proposto. A ANAC poderá criar instrução alternativa, analisando caso a caso, dependendo da solicitação de cada centro de instrução ou centro de treinamento, quando for o caso.

Contribuição n° 905	
Colaborador: Fabiano Luiz Possi fpossi@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
3 - Instrução IFR- para a concessão de Piloto Comercial de Helicóptero, 61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (2) categoria helicóptero: (C) 10 (dez) horas de instrução de vôo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC;	Alteração : Sai o item (C)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O proponente ao posto de PCH (PILOTO COMERCIAL HELICOPTERO), NÃO PODE ser habilitado IFR, pois as bancas da ANAC são diferentes, uma é o PCH e a outra o IFRH, sendo assim não se pode exigir do candidato proponente que ele voe uma categoria a qual não é habilitado. Não existe aeronave monoturbina, que comporte esta exigência, pois como vou voar IFR em um R22 (categoria de homologação VÔO VISUAL), R44 (categoria de homologação VÔO VISUAL) BH06 (categoria de homologação VÔO VISUAL) AS50 (categoria de homologação VÔO VISUAL)	Sugestão não acatada. As horas mencionadas são em instrução.

BH07 (categoria de homologação VÔO VISUAL) As únicas aeronaves com homologação IFR são as Biturbinas e com certeza, os proponentes não terão condição de voar tal maquina, lembre-se que são comandantes que estão começando sua carreira agora. Passa a existir margem para que eu que sou PCH checado possa pedir minha habilitação Teórica de IFRH, já que o Vôo pratico teve que ser feito, e que para isso eu tenho que ter a habilitação teórica de IFRH.	

Contribuição n° 906	
Colaborador: Ricardo Balca Mourão ricbalca@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
	61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (2) categoria helicóptero: (C) CANCELADO.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
No Item (C) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC; e Eu pergunto COMO ? vai complicar para as escolas e a formação de PCH. Homologar um helicóptero IFR no Brasil, é muito complicado e exige custo muito maiores. Até mesmo os simuladores de helicópteros homologado são difíceis de encontrar, nem sei se existe algum no Brasil e que esteja HOMOLOGADO !!! Se não me engano a única escola que possui um R22 de Instrução homologado pra IFR, é no Rio de Janeiro, e uma única ACFT, não sei se a EDRA em Ipeúna possui um Schweizer também !	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com legislações internacionais, as horas mencionadas são em instrução.

Pilotos de Helicóptero, na sua maioria são homologados e realizam com maior freqüência vôos VFR. São poucos os Helicópteros que possuem homologação IFR. E normalmente quando inicia um vôo IFR acaba terminando o vôo como VFR no caso de helicópteros. Então não vejo a necessidade do Piloto Comercial de Helicópteros ter que realizar tal treinamento. Visto que a SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS, já trata deste assunto.	

Contribuição n° 907	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 908	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 909	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 910	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 911	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 912	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 913	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 914	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 915	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 916	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 917	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 918	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 919	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 920	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 921	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 922	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 923	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 924	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 925	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 926	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 927	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 928	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 929	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 930	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 931	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 932	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 933	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 934	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 935	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (2) categoria helicóptero: (c) 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
• Em minha opinião seria um avanço, que os Pilotos PCHs, possuírem conhecimentos em voo IFR, mas no Brasil, só é permitido o voo IFR, em máquinas bi-turbina, em que o custo da hora voo ´gira´em torno de R$ 8000,00, ou a ANAC, homologa aeronaves mono motoras, para instrução, ou será impossível conseguir essa habilitação de piloto comercial.	Sugestão não analisada, pois não há texto sugerido para alteração.

Contribuição n° 936	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 937	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 938	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 939	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 940	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 941	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 942	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 943	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 944	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 945	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 946	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 947	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 948	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 949	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 950	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 951	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial (a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando, ou 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;	(a) O postulante a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinqüenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, ou 40 (quarenta) horas de voo como piloto em comando, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que 100 (cem) horas de vôo como piloto em comando, de um total de 200 (duzentas), ou 70 (setenta) horas de vôo como piloto em comando se efetuadas em sua totalidade durante a realização de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC, de um total de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, são excessivas e sem objetivo. O Objetivo de voar como piloto em comando é o de desenvolver a autoconfiança e o poder decisório e gerencial do comandante. Por isso não há	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais, como sempre o foi. Além de contribuir com a Segurança Operacional.

necessidade de tantas horas, portanto sendo muito mais proveitoso, o acompanhamento por um instrutor que desenvolverá no piloto outras potencialidades com o acréscimo de novos conhecimentos. Acreditamos ser de muito mais valia o valor de 70 horas para o curso de 200, sem o acompanhamento de curso aprovado pela ANAC, e de 40 horas para o curso de 150 horas em curso aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor.	

Contribuição n° 952	
Colaborador: Marco Bedeschi [mabedeschi@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE F LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA 61.111 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla na categoria avião, assim como as prerrogativas e condições para o exercício....	SUBPARTE F LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA 61.111 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla nas categorias avião e helicóptero, assim como as prerrogativas e condições para o exercício....
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
- As Empresas de Táxi Aéreo que operam Off-shore, tem as mesmas necessidades de mão-de-obra que tem as Empresas Aéreas de voos Comerciais de Avião. Os dois têm representatividade importância no cenário nacional. As empresas de Helicópteros também fazem exigências que desestimulam a formação, pois os pilotos só podem ingressar no off-shore com 500 horas + IFR-H e o pior não temos escolas de IF-H no pais que proporcione o piloto sair checado das escolas. Um programa desses no off-shore resolveria em definitivo a falta de piloto com qualificação no mercado. Volto reforçar o digo em artigos, que abordam os fatos. Não falta piloto nos pais, não precisamos de bolsa que incentive a formação de piloto, precisamos mudar os moldes de contração, precisamos incentivar a qualificação. E aproveito para parabenizar a ANAC por essa abertura, e por essa iniciativa. Mas vamos incluir essa Habilitação de piloto multiplo nas operações de OFF-Shore. Hoje o piloto não tem outro caminho. Hoje o piloto de helicóptero não tem como nem juntar experiência	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais.

em Helicópteros particulares, pois nessa a situação é pior, precisa de 1000 horas.	

Contribuição n° 953	
Colaborador: Sergio Eduardo Gomes edugo85@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Piloto de Tripulação Múltipla.	Não Há.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Eu acho que o Brasil através da ANAC deveria estimular as companhias aéreas para que aproveitassem mais os pilotos disponíveis no mercado que elas não aceitam devido ao limite de idade estabelecido por elas para admissão e ficar dizendo que há falta de pilotos,que é verdade por ambos lados. Existem muitos pilotos que investem muito dinheiro em suas carreiras e por vezes quando chegam num ponto de experiência tanto profissional e de vida em que estariam preparados para ingressar em uma companhia aérea e serem ótimos colaboradores eles são preteridos por pilotos mais jovens, porém inexperientes . Um piloto com 50 anos ainda produzirá muito para qualquer setor de transporte aéreo por pelo menos 15 anos,o qual não acho pouco, para que este piloto cumpra todas as fases de treinamento e esteja apto para comando de qualquer tipo de aeronave. Criando uma habilitação como esta tiraria o impulso de muitos pilotos a querer contribuir para uma carreira dedicada a aviação como muitos de nós fizemos que para ganhar horas de vôo eram “ratos de hangar” fomos Diretores de Aeroclubes ,instrutores de vôo, limpadores de avião, etc... Outra idéia é que ,então as companhias treinem pilotos como era antigamente a escola da antiga Varig - EVAER em que a pessoa faria um concurso e a escola da lhe daria a habilitação de Piloto	Sugestão não analisada, pois não há texto da minuta a discutir e não há texto sugerido para alteração ou inclusão.

Comercial e ai sim ela entraria e voaria na própria companhia. Outra coisa se eu entendi bem este piloto poderá então exercer privilégios das licenças de Piloto Privado e/ou Piloto Comercial e quem sabe Instrutor de vôo e voar o mesmo Aero Boero do nosso Aeroclube. Se isto fosse bom os EUA pais que também há falta de pilotos ou a China que aceita currículos de pessoas até quase os 60 anos já teriam feito há muito tempo . Passo links para matérias publicadas por importentes veiculos dos EUA: 1-www.aopa.org- FAA considers report on air carrier flight hour requirements, 2-www.buffalonews.com-Senate Oks measure to boost flight hours for new co-pilots(march17,2010) 3-www.chicagotribune.com-Future airline pilots may be less experienced,less ethical,in short supply,NTSB told(May 18,2010). Obrigado pela sua atenção Sergio Gomes	

Contribuição n° 954	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE F LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro que seja retirado o capitulo que prevê este novo modelo de licença, pois não há um estudo que comprove a necessidade da mesma. A tal também não esta prevista no FAR fato que enfatiza sua inutilidade, pois um piloto comercial pode e já atende esta necessidade. Penso que um bom curso de CRM uma vez por ano para todos os pilotos que operassem aeronaves com dois pilotos seria muito mais produtivo.	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais.

Contribuição n° 955	
Colaborador: Josué de Andrade josue@ej.com.br	**Instituição:** EJ Escola de Aeronáutica Civil LTDA.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE F – LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA 61.111 Aplicabilidade 61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.115 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.123 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.125 Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê	-Exclusão da subaparte F total.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Segue as justificativas: -Escolas e Centros de treinamentos que tem a responsabilidade de formar profissionais; -A medida não economiza e ainda piora a qualidade técnica; -Não acredito que as empresas irão trocar um piloto comercial por um piloto privado melhorado; -Se aprovado, poderá complicar a situação das escolas e	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais Os Centros de Treinamento e Escolas de Aviação têm a responsabilidade de formar pilotos que poderão seguir uma carreira profissional ou não. Neste caso específico, o Centro de treinamento será o responsável pela formação do piloto, conforme programa de

priviligiará a minoria; -O modelo MPL europeu tambem não funcionou; -Precisamos de linha de crédito profissionalizante para formar pilotos; -O tempo de formação será o mesmo de um PCA; -O piloto não estará preparado para assumir o voo com segurança em caso de incapacidade do comandante, colocando em riscos vidas humanas.	treinamento de uma empresa aérea.

Contribuição n° 856	
Colaborador: BRUNO XAVIER SILVEIRA bruno.silveira@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC-SSO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE F -LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA 61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e (2) ter concluído o ensino médio. 61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução em sua CIV. O instrutor é responsável por declarar que o postulante é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla. Tal ..” “...(e) Cada fase de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla deve abranger o ensino dos conhecimentos básicos e parte da instrução prática, integrando-se	61.113 (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e (2) ter concluído curso superior em ciências aeronáuticas em curso reconhecido pelo MEC .” 61.119 “O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, através de Centro de Treinamento 142 certificado pela ANAC, que registre tal instrução em sua CIV. O Centro de Treinamento é responsável por declarar que o postulante é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla. Tal ..” “...(e) Cada fase de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla deve abranger o ensino dos conhecimentos básicos e parte da instrução prática e teórica em curso ministrado por Centro de Treinamento 142, integrando-se plenamente a esta, o ensino dos requisitos e manobras necessárias para aprovação no exame de perícia contidos na seção 61.123 deste regulamento, como detalhado no apêndice B deste regulamento...”

plenamente a esta, o ensino dos requisitos e manobras necessárias para aprovação no exame de perícia contidos na seção 61.123 deste regulamento, como detalhado no apêndice B deste regulamento. “.. 61.121 (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto em comando e como piloto que não está em comando; (2) como parte da experiência em voo real, ter cumprido, como mínimo, os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste regulamento; e (3) ter adquirido experiência necessária para alcançar o nível avançado de competência requerido: (i) em um avião de motor a turbina certificado para operações com uma tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou (ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC para essa finalidade.	61.121 (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: “... ou (ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, **FFS** (Full Flight Simulator) Level D ou superior aprovado pela ANAC para essa finalidade. “
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.113 Os cursos superiores em ciências aeronáuticas, são focados na formação do piloto para a linha aérea. Dentro do currículo estão incluídas todas as matérias do Pla em um nível de profundidade	61.113 – Sugestão não acatada. Não se pode privilegiar um curso específico. Além do regulamento estar informando requisitos mínimos para uma emissão de uma licença. O postulante terá toda uma instrução, conforme o currículo mínimo que será aprovado

muito superior ao exigido pelo exame de PLA. Experiências internacionais (KLM,Lufthansa,JAL, Emirates,Virgin etc..) e mesmo nacionais (PUC-VARIG) provam que é possível formar e qualificar pilotos com pouca experiência de voo, para atuarem como copilotos em jatos de grande porte desde que este profissional possua uma sólida base teórica (curso superior de ciências aeronáuticas) e um treinamento de voo profissional, com recursos de ponta, doutrina operacional, focado no padrão da linha aérea (centros de treinamento 142)	pela Agência.
61.119 a- Uma vez que a Licença de tripulação múltipla visa suprir a demanda por pilotos nas linhas aéreas, este treinamento deve ser ministrado por entidades e profissionais que possuem estrutura física, de recursos de instrução (FTD,CBT e Simuladores), experiência (pois é exigido do instrutor do centro 142 o PLA e o type rating da aeronave), doutrina e padrão operacional para tal. Sabemos que os aeroclubes ou escolas de aviação estão longe desta realidade e que muitos aeroclubes ou escolas de aviação são administradas por pilotos amadores (que tem como profissão outra atividade que não a de piloto). Ainda temos que considerar que, a grande maioria destas entidades encontra-se em dificuldades financeiras e que sua fiscalização é muito mais difícil que os centros de treinamento 142.	61.119 – Sugestão não acatada. O RBAC já cita que a instrução será em um Centro de Treinamento. Incluse o Apêndice B, do Regulamento, traz um plano de instrução onde cita que “todos os dispositivos de treinamento para simulação de vôo devem estar de acordo com o RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo.”
b-Será impraticável ensinar o piloto MPL a voar por instrumentos,por exemplo, se não for obrigatório a instrução teórica antes da fase prática. Devemos lembrar que este piloto so possui experiência de 40 horas em voo visual, portanto deve ficar claro quais tópicos que o currículo do curso MPL deve abranger.	

61.121 Uma vez que, pretende-se substituir as experiência em voo real por voo em simuladores, esta substituição deve ser feita por dispositivos que atendam os requisitos e padrões de realidade equivalente ao voo real, portanto devem estar claro que devam ser FFS nível D ou superior.	61.121 – O Regulamento já o prevê, confomre o Apêndice B, já citado acima.

Contribuição n° 957	
Colaborador: Raquel Grossi / raquel.grossi@anac.gov.br	**Instituição: ANAC/SSO/GPNO**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião constantes da seção 61.137 deste regulamento; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea na categoria avião.	61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião constantes da seção 61.137 deste regulamento; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de **piloto de tripulação múltipla** na categoria avião.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	O texto será revisado para melhor compreensão.

Contribuição n° 958	
Colaborador: Marcus Grandis [marcus.grandis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE F -LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA 61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e (2) ter concluído o ensino médio. 61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução em sua CIV. O instrutor é responsável por declarar que o postulante é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla. Tal ..” “...(e) Cada fase de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla deve abranger o ensino dos	61.113 (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e (2) ter concluído curso superior em ciências aeronáuticas em curso reconhecido pelo MEC .” 61.119 “O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, através de Centro de Treinamento 142 certificado pela ANAC, que registre tal instrução em sua CIV. O Centro de Treinamento é responsável por declarar que o postulante é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla. Tal ..” “...(e) Cada fase de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla deve abranger o ensino dos conhecimentos básicos e parte da instrução prática e teórica em curso ministrado por Centro de Treinamento 142, integrando-se plenamente a esta, o ensino dos requisitos e manobras necessárias para aprovação no exame de perícia contidos na seção 61.123 deste regulamento, como detalhado no apêndice B deste regulamento...”

conhecimentos básicos e parte da instrução prática, integrando-se plenamente a esta, o ensino dos requisitos e manobras necessárias para aprovação no exame de perícia contidos na seção 61.123 deste regulamento, como detalhado no apêndice B deste regulamento. “.. 61.121 (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto em comando e como piloto que não está em comando; (2) como parte da experiência em voo real, ter cumprido, como mínimo, os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste regulamento; e (3) ter adquirido experiência necessária para alcançar o nível avançado de competência requerido: (i) em um avião de motor a turbina certificado para operações com uma tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou (ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC para essa finalidade.	61.121 (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: “... ou (ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de voo, **FFS** (Full Flight Simulator) Level D ou superior aprovado pela ANAC para essa finalidade. “
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
61.113 Os cursos superiores em ciências aeronáuticas, são focados na formação do piloto para a linha aérea. Dentro do currículo estão	61.113 – Sugestão não acatada. Não se pode privilegiar um curso específico. Além do regulamento estar informando requisitos mínimos para uma emissão de uma licença. O postulante terá toda

incluídas todas as matérias do Pla em um nível de profundidade muito superior ao exigido pelo exame de PLA. Experiências internacionais (KLM,Lufthansa,JAL, Emirates,Virgin etc..) e mesmo nacionais (PUC-VARIG) provam que é possível formar e qualificar pilotos com pouca experiência de voo, para atuarem como copilotos em jatos de grande porte desde que este profissional possua uma sólida base teórica (curso superior de ciências aeronáuticas) e um treinamento de voo profissional, com recursos de ponta, doutrina operacional, focado no padrão da linha aérea (centros de treinamento 142) 61.119 a- Uma vez que a Licença de tripulação múltipla visa suprir a demanda por pilotos nas linhas aéreas, este treinamento deve ser ministrado por entidades e profissionais que possuem estrutura física, de recursos de instrução (FTD,CBT e Simuladores), experiência (pois é exigido do instrutor do centro 142 o PLA e o type rating da aeronave), doutrina e padrão operacional para tal. Sabemos que os aeroclubes ou escolas de aviação estão longe desta realidade e que muitos aeroclubes ou escolas de aviação são administradas por pilotos amadores (que tem como profissão outra atividade que não a de piloto). Ainda temos que considerar que, a grande maioria destas entidades encontra-se em dificuldades financeiras e que sua fiscalização é muito mais difícil que os centros de treinamento 142. b-Será impraticável ensinar o piloto MPL a voar por instrumentos,por exemplo, se não for obrigatório a instrução teórica antes da fase prática. Devemos lembrar que este piloto so possui experiência de 40 horas em voo visual, portanto deve ficar	uma instrução, conforme o currículo mínimo que será aprovado pela Agência. 61.119 – Sugestão não acatada. O RBAC já cita que a instrução será em um Centro de Treinamento. Incluse o Apêndice B, do Regulamento, traz um plano de instrução onde cita que “todos os dispositivos de treinamento para simulação de vôo devem estar de acordo com o RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo.”

claro quais tópicos que o currículo do curso MPL deve abranger. 61.121 Uma vez que, pretende-se substituir as experiência em voo real por voo em simuladores, esta substituição deve ser feita por dispositivos que atendam os requisitos e padrões de realidade equivalente ao voo real, portanto devem estar claro que devam ser FFS nível D ou superior.	61.121 – O Regulamento já o prevê, confomre o Apêndice B, já citado acima.

Contribuição n° 959	
Colaborador: Adriano Guedert de Campos a_guedert@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE F LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA	Excluir toda esta subparte.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Habilidades cognitivas não se adquirem totalmente em apenas 40 horas de vôo, muito menos em simuladores. Quando se está em um simulador sabe-se que sua vida não corre risco algum, portanto ali todos possuem sangue frio para resolver situações. No vôo real é diferente. Nunca 200 horas de simulador chegarão perto de 100 horas reais, por mais realista que seja o aparelho. Lembrem-se que os EUA não adotaram esta licença, ao contrário, aumentaram as exigências. Pode parecer uma boa idéia hoje, mas no primeiro caso de um comandante ficar incapacitado, o co-piloto congelar e o desastre ocorrer será tarde demais para se arrepender deste atalho absurdo. Atalhos nunca deram certo no mundo da aviação, não consigo compreender uma mudança tão radical por parte da ANAC. Segurança de vôo acima de tudo.	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais. Além disso, o piloto estará passando por uma carga de treinamento grande que culminará em uma avaliação prática, onde será verificada a capacidade daquela pessoa poder ou não estar em condições de exercer sua atividade.

Contribuição n° 960	
Colaborador: José Américo Cabral Medeiros medeiros.americo@gmail.com	**Instituição:** Comandante de Linha Aérea Aposentado pela VASP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	Piloto de tripulação múltipla com o mínimo de 240 horas de vôo em efetiva operação como 2° piloto e, ainda, um total de 1000 horas como 3° tripulante, ou tripulante observador
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A complexidade de uma aeronave comercial exige uma necessária observação de todas as fases das operações aéreas que capacite o pretendente a vir a ser, em caso de real necessidade, o substituto sem limitações do piloto em comando. Para efeitos de contagem de horas tal experiência seria lançada, ao final, reduzida em três quartos, isto é, 1000 horas dividido por quatro, ou 250 horas, não se confundindo com o mínimo de 240 horas exigidos em instrução de vôo com efetiva participação na operação da aeronave. Essa experiência situa-se de forma folgada na validade de 24 meses da licença “Aluno-Piloto”.	Sugestão não analisada. Não há trecho da minuta a discutir.

Contribuição n° 961	
Colaborador: tiago lima de castro ferreira TIAGOLCF@GMAIL.COM	**Instituição:** PILOTO PRIVADO/SOCIEDADE CIVIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 26/2010 – LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA 61.111 Aplicabilidade 61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.115 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla 61.123 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
SUGIRO QUE PILOTOS JÁ EM PROCESSO DE FORMAÇÃO NO BRASIL, TENHA UMA CHANCE DE SE PROFISSIONALIZAR DENTRO DAS EMPRESAS AEREAS, COMO PILOTOS COM PPA COM TEORICO DE PCA TENHAM ALGUMA CHANCE PARA ENTRAR NAS COMPANIAS AEREAS; TENDO EM VISTA DA DIFICULDADE DE FORMAÇÃO PILOTO COMERCIAL E PLA NO BRASIL. DESDE JÁ AGRADEÇO ESPERO O MELHOR PARA AVIÇÃO BRASILEIRA.. TIAGO LIMA DE CASTRO FERREIRA PPA/PCA	Sugestão não acatada. Não há texto de sugestão. Somente justificativa.

LUTANDO PRA CHECAR DENTRO DE UMA BOA ESCOLA.	

Contribuição n° 962	
Colaborador: Leandro Briggs de Aguiar / leandro.briggs@lideraviacao.com.br	**Instituição:** Líder Táxi Aéreo – Air Brasil S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Alterar o texto da Subparte F e o Apêndice B da minuta, que trata a respeito dos requisitos para concessão de licença de piloto de tripulação múltipla apenas para categoria avião, permitindo a inclusão da categoria helicóptero nesta nova modalidade de licença. Todas as alterações sugeridas estão destacadas em amarelo no texto.	**SUBPARTE F** **LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA** **61.111 Aplicabilidade** (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla na categoria avião ou helicóptero, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes. **61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla** (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e (2) ter concluído o ensino médio. **61.115 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla** (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ser titular de CCF de 1ª classe válido. **61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla** (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve:

	(1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião ou helicóptero constantes da seção 61.137 deste regulamento; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea na categoria avião ou helicóptero. **61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla** (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução em sua CIV. O instrutor é responsável por declarar que o postulante é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. O conteúdo da instrução de voo deverá compreender todos os requisitos de experiência contidos na seção 61.121 deste regulamento. (b) A instrução se baseará na competência e se desenvolverá no contexto das operações com tripulação múltipla. (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida;

	(7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo. (d) A instrução contida no parágrafo (c) desta seção deve incluir as unidades de competência requeridas paro o piloto em condições de voo por instrumentos. (e) Cada fase de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla deve abranger o ensino dos conhecimentos básicos e parte da instrução prática, integrando-se plenamente a esta, o ensino dos requisitos e manobras necessárias para aprovação no exame de perícia contidos na seção 61.123 deste regulamento, como detalhado no apêndice B deste regulamento. **61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla** (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto em comando e como piloto que não está em comando; (2) como parte da experiência em voo real, ter cumprido, como mínimo, o seguinte: (i) categoria avião : os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste regulamento; (ii) categoria helicóptero : os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial na categoria helicóptero constantes do parágrafo 61.101(a) deste regulamento; e (3) ter adquirido experiência necessária para alcançar o nível avançado

	de competência requerido: (i) em um avião ou helicóptero de motor a turbina certificado para operações com uma tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou (ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC para essa finalidade. **61.123 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla** (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve demonstrar, através do exame de perícia, sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados na seção relativa à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto de tripulação múltipla confere ao seu titular, e para: (1) atuar como copiloto de aviões ou helicópteros com motor à turbina certificados para operações com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, em condições visuais de voo e de voo por instrumentos; (2) reconhecer e gerenciar ameaças e erros; (3) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego; (4) executar todas as manobras com suavidade e precisão; (5) pilotar o avião ou helicóptero no modo de automatização apropriado à fase de voo e manter-se consciente do modo ativo de automatização; (6) executar de forma precisa, procedimentos normais, anormais e de emergência em todas as fases do voo; e (7) comunicar-se de forma eficaz com todos os demais membros da tripulação de voo e demonstrar a capacidade de executar de forma eficaz os procedimentos em caso de incapacitação da tripulação, coordenar-se com a tripulação, aderir aos procedimentos normais de operação (Manual Geral de Operações - MGO) e usar as listas de verificações.

	(b) A ANAC avaliará continuamente o progresso atingido com o acréscimo do exame de perícia indicado nesta seção. (c) A ANAC exercerá vigilância permanente durante a fase inicial de implantação da licença de tripulação múltipla, devendo existir uma estreita coordenação e cooperação entre a ANAC, os centros de instrução e treinamento e as empresas de transporte aéreo que contratarem titulares deste tipo de licença. **61.125 Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las** (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto de tripulação múltipla são: (1) categoria avião : exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado de avião, condicionado a ter cumprido os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste regulamento; (2) categoria helicóptero : exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto comercial de helicóptero, condicionado a ter cumprido os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial na categoria helicóptero constantes do parágrafo 61.101(a) deste regulamento; (3) exercer as atribuições da habilitação de voo por instrumentos em operações com tripulação múltipla; e (4) atuar como copiloto em um avião ou helicóptero que requeira copiloto, de acordo com a habilitação de tipo averbada em sua licença. (b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos em aviões ou helicóptero como piloto solo possam ser exercidas, o titular da licença de tripulação múltipla deve demonstrar sua capacidade de atuar

	como piloto em comando em operação com um só piloto, somente por referências de instrumentos e ter cumprido com os requisitos de perícia para a habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou helicóptero, constantes do parágrafo 61.223(6) deste regulamento. (c) Para que as prerrogativas de uma licença de piloto comercial na categoria avião como piloto em comando com um só piloto possam ser exercidas, o titular da licença piloto de tripulação múltipla deve: (1) acumular 70 (setenta) horas como piloto em comando ou, pelo menos, 10 (dez) horas como piloto em comando e o tempo de voo adicional necessário como piloto e comando sob supervisão; (2) acumular 20 (vinte) horas de voo em rota como piloto em comando ou, pelo menos, 10 (dez) horas como piloto em comando sob supervisão, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes; e (3) cumprir todos os requisitos para a concessão de licença de piloto comercial da categoria avião constantes da subparte E deste regulamento. (d) Para que as prerrogativas de uma licença de piloto de linha aérea na categoria helicóptero como piloto em comando com um só piloto possam ser exercidas, o titular da licença piloto de tripulação múltipla deve: (1) acumular 500 (quinhentas) horas como piloto em comando ou, pelo menos, 100 (cem) horas como piloto em comando e o tempo de voo adicional necessário como piloto e comando sob supervisão; (2) acumular 200 (duzentas) horas de voo em rota como piloto em comando ou, pelo menos, 100 (cem) horas como piloto em comando sob supervisão; e (3) cumprir todos os requisitos para a concessão de licença de piloto de

linha aérea da categoria helicóptero constantes da subparte G deste regulamento.

(e) O exercício das prerrogativas da licença de piloto de tripulação múltipla em voos internacionais é condicionado ao atendimento, pelo seu titular, aos requisitos estabelecidos no parágrafo 61.10 deste regulamento.

(f) Nenhum titular de licença de piloto de tripulação múltipla pode atuar como piloto em comando em aeronaves certificadas para um só piloto, em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público, regulares ou não, após ter completado 60 (sessenta) anos de idade.

(g) Nenhum titular de licença de piloto de tripulação múltipla pode atuar como copiloto, em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público, regulares ou não, após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

APÊNDICE B DO RBAC 61 -
PLANO DE INSTRUÇÃO PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA

1. Princípios integrados TEM

FASE DE INSTRUÇÃO	**Perícias Básicas de Voo** Instrução básica e específica para um só piloto.	**Básica** Introdução de operações com vários tripulantes e voo por instrumentos.	**Intermediária** Aplicação de operações com vários tripulantes num avião ou helicóptero multimotor à turbina de alta performance.	**Avançada** Instrução para a habilitação de tipo dentro de um ambiente orientado às linhas aéreas.

Elementos de Instrução	• CRM; • Voo de travessia VFR; • Voo solo; • Voo básico por instrumentos; • Princípios de voo; • Procedimentos no posto de pilotagem.	• CRM; • Complemento PF/PNF • Voo de travessia IFR; • Recuperação do controle da aeronave; • Voo noturno; • Voo por Instrumentos.	• CRM; • LOFT; • Procedimentos anormais; • Procedimentos normais; • Tripulação múltipla; • Voo por instrumentos.	• CRM; • Instrução em aterrissagem; • Previsão todo tempo; • LOFT; • Procedimentos anormais; • Procedimentos normais.
Meios para Instrução em Terra	CBT; aprendizagem eletrônica; treinador de tarefas parciais; e em classe.			
Meios para Instrução em Voo Real	Aeronave de um ou vários motores.	Aeronave de um ou vários motores.	----------	Avião ou helicóptero: De turbina; Multimotor; Para vários tripulantes; e Certificado.
Requisito de Nível Mínimo	PF.	PF ou PNF.	----------	12 (doze) decolagens e aterrissagens como PF.
Meios para Instrução em Voo Simulado	Avião: FSTD Tipo I; Helicóptero: FTD 6/7 ou FFS D	Avião: FSTD Tipo II; Helicóptero: FTD 6/7 ou FFS D	Avião: FSTD Tipo III; Helicóptero: FFS D	Avião :FSTD Tipo IV; Helicóptero: FFS D
Requisito de Nível Mínimo	PF.	PF/PNF.	PF /PNF.	PF/PNF.

TEM *– Threat and Erros Management – Gerenciamento de Erros e Ameaças.*
CRM – *Crew Resourse Management – Gerenciamento de Recursos de Tripulação.*
PF – *Piloto em Comando****; PNF –*** *Piloto que não está em Comando.*
LOFT – *Line Oriented Flight Training – Treinamento em Rota.*
CBT – *Computer Based Trainin.*
FSTD – *Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo.*

	FFS D – *Full Flight Simulator - Level D.* ***FTD 6/7 –*** *Flight Training Device – Level 6/7.* **2. Dispositivos de treinamento para simulação de voo:** (a) Todos os dispositivos de treinamento para simulação de vôo devem estar de acordo com o RBHA 142, ou RBAC que venha a substituí-lo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O mercado de asas rotativas “offshore”, em franca expansão em função das novas descobertas de petróleo na região do pré-sal, necessita capacitar um grande número de profissionais qualificados para atendimento a esta demanda. Pelo fato desta atividade “offshore”, que transporta um grande volume de passageiros para as plataformas de petróleo, ser a única real demandante por profissionais com licença de piloto de linha aérea de helicópteros, a concessão de uma alternativa para empresas, que atuem neste ramo de atividade, formem e doutrinem profissionais detentores de licença de piloto comercial, através de um programa de treinamento estruturado e aprovado pela ANAC, fazendo uso intenso de simuladores de voo, além de voos em rota supervisionados, nos parece ser a melhor alternativa.	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais. Quando houver a possibilidade de incluir o helicóptero, esta Agência poderá modificar o RBAC.

Contribuição n° 963	
Colaborador: Johnny Udson Rocha Rodrigues j.udson@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE F LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA 61.111 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla na categoria avião, assim como as prerrogativas e condições para o exercício....	SUBPARTE F LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA 61.111 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla nas categorias avião e helicóptero, assim como as prerrogativas e condições para o exercício....
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
- As Empresas de Táxi Aéreo que operam Off-shore, tem as mesmas necessidades de mão-de-obra que as Empresas Aéreas de voos Comerciais de Avião. Os dois têm representatividade importância no cenário nacional. As empresas de Helicópteros também fazem exigências que desestimulam a formação, pois os pilotos só podem ingressar no off-shore com 500 horas + IFR-H e o pior não temos escolas de IFR-H no pais que proporcione o piloto sair checado das escolas. Um programa desses no off-shore resolveria em definitivo a falta de piloto com qualificação no mercado. Volto reforçar o digo em artigos, que abordam os fatos. Não falta piloto nos pais, não precisamos de bolsa que incentive a formação de piloto, precisamos mudar os moldes de contração, precisamos incentivar a qualificação. E aproveito para parabenizar a ANAC por essa abertura, e por essa iniciativa. Mas vamos incluir essa Habilitação de piloto multiplo nas operações de OFF-Shore. Hoje o piloto não tem outro caminho. Hoje o piloto de helicóptero não tem como nem juntar experiência em Helicópteros	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais. Quando houver a possibilidade de incluir o helicóptero, esta Agência poderá modificar o RBAC.

particulares, pois nessa a situação é pior, precisa de 1000 horas.	

Contribuição n° 964	
Colaborador: AURO L AZEREDO auro.azeredo@gmail.com	**Instituição:** eFly Training
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.111 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla na categoria avião, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.	61.111 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla na categoria avião, helicóptero e aeronave de decolagem vertical, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
As demandas existentes para PLA na categoria múltipla, deveriam se estender também para pilotos de helicóptero e aeronave de decolagem vertical nas operações de Off-Shore e Taxi Aéreo Regular, uma vez que se caracterizam pelas mesmas condições técnicas operacionais para o emprego de suas atividades fim e que muito se assemelham as de uma empresa de linha aérea regular. Não podemos desconsiderar que esta realidade já faz parte de nosso contexto econômico com a ampliação de novas plataformas de petróleo na modalidade pré-sal em toda costa brasileira. Os pilotos PLA na categoria múltipla devem ser visto como uma categoria isenta do tipo de aeronave que operarão, uma vez que as condições para seu exercício, advém de regras as quais habilitaram as empresas para esta operação em função da sua classificação e homologação para o uso desta concessão.	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionais. Quando houver a possibilidade de incluir outras categoras de aeronaves, esta Agência poderá modificar o RBAC.

Contribuição n° 965	
Colaborador: Emanuel Mosci, Renan Torres, Rodrigo Ribeiro, Eduardo Mesquita / emanuelmosci@dacaero.com.br	**Instituição:** Universidade FUMEC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
. Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (61.113). “Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (61.121)”.	Belo Horizonte 14 de janeiro de 2011. Prezados senhores: Após discussão fervorosa e intensa no meio acadêmico da Universidade FUMEC, abrangendo alunos professores, comandantes de empresas aéreas e membros do elo SIPAER, a Universidade FUMEC por meio de seu Diretório Acadêmico, representando trezentos pilotos alunos mais a comunidade acadêmica, gostaria de se posicionar frente às mudanças propostas no RBAC 61. É um consenso da comunidade que seja necessário aumentar os “Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (61.113). Visando sempre a segurança operacional, nossa sugestão é: (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter completado 21 (vinte e um) anos; e (2) ter concluído o ensino superior preferencialmente em Ciências Aeronáuticas. Inicialmente o Brasil seguiu os padrões americanos de ensino superior na área de Ciências Aeronáuticas. Curso consagrado em algumas universidades como Embry-Riddle, por exemplo, passaram a ser reconhecidos pelas empresas aéreas como um diferencial preponderante na hora de realizar contratações. Reconhecidamente o piloto bacharel em Ciências Aeronáuticas já está preparado e calcado, pelo menos na parte teórica, de muitos

	Requisitos mínimos para a concessão da licença de MPL. Consideramos ainda, com experiência acadêmica que esta instituição possui, que com 18 anos muitos de nossos alunos ainda não estão psicologicamente preparados para desenvolver determinadas linhas de raciocínio exclusivos da aviação. Nessa idade, muitos adolescentes não possuem maturidade suficiente para compreender de forma completa todos os fatores que podem influenciar diretamente a bordo de uma aeronave comercial. Sendo assim, a habilitação de MPL, como apresentada pela autoridade competente do Brasil, é um potencial risco à aviação comercial, por exemplo. Propomos essas alterações no anexo inicial visando o melhor aproveitamento do treinamento de MPL para os futuros piloros que vão compor tripulação em aeronaves comerciais no Brasil. Para ilustrar nossa opinião, em assembléia geral no campus da FEA/FUMEC, discutimos bastante a respeito de como lidar com um Pilot Incapacitation (ocorrência onde o comandante da aeronave por motivo de saúde ou outros não é capaz de completar o vôo). Representantes de empresas aéreas observaram que essa é uma ocorrência a bordo que pode ser difícil para um piloto experiente, com milhares de horas de vôo e com treinamento rigorosamente em dia. Para um co-piloto com experiência de apenas 40 horas reais e 240 horas de vôo simuladas e reais somadas, pode ser um risco potencial para segurança operacional. Apesar de ser possível iniciar a instrução prática de piloto com 18 anos, nós acreditamos que supervisionado por um instrutor e sabedor dos potenciais riscos da operação de uma aeronave real, o aluno seja forçado a desenvolver habilidades que podem não ser desenvolvidas em simulador. Sendo assim, acreditamos que 21

	anos seja a idade ideal para se adquirir uma licença de MPL. Outro ponto que nos causou incerteza quanto a eficácia do treinamento de MPL foram os “Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (61.121)”. Nossa sugestão é: (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto em comando e como piloto que não está em comando; (2) como parte da experiência em voo real, ter cumprido, como mínimo, os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste regulamento; e (3) ter adquirido experiência necessária para alcançar o nível avançado de competência requerido: (i) em um avião de motor a turbina certificado para operações com uma tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou (ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC para essa finalidade. (iii) Devem ser cumpridas 45 horas em simulador homologado como AATD ou superior; (iv) Devem ser cumprias 115 horas em simulador homologado como FTDIV ou superior; (v) São obrigatórias no mínimo 40 horas em simulador homologado como Level D. Acreditamos que a ANAC deve apresentar quantas horas de cada tipo de simulador serão requeridas. Da forma com que o regulamento foi apresentado, foge ao padrão

	preconizado pela ICAO, órgão que sugeriu o MPL como treinamento. Finalizando nossa linha de pensamento, acreditamos ainda que somente as universidades de Ciências Aeronáuticas e os centros de treinamento, hoje no Brasil, são capazes de ministrar o curso teórico de Piloto de Linha Aérea com a qualidade e o know how necessários para essas matérias. Na esperança de que a Agência Reguladora fará as adaptações aqui sugeridas, estamos abertos para eventuais explicações acerca do que tratamos nesse documento. Emanuel Pelluci Mosci – Presidente do Diretório Acadêmico de Ciências Aeronáuticas da Universidade FUMEC; Renan Nunes Torres – Vice - Presidente do Diretório Acadêmico de Ciências Aeronáuticas da Universidade FUMEC; Rodrigo Ribeiro – Coordenador dos simuladores da Universidade FUMEC; Eduardo Mesquita – Coordenador do Curso de Ciências Aeronáuticas FUMEC
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Melhor aproveitamento do MPL.	Sugestão não acatada. Não se pode privilegiar um curso específico. O RBAC estar harmonizado com legislações internacionais.

Contribuição n° 966	
Colaborador: Gustavo Mateus Carolino gustavomc12@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e (2) ter concluído o ensino médio.	61.113 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e (2) ter concluído o ensino médio. (3) Ser detentor da licença de Piloto Comercial, na categoria pretendida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O requerente a uma habilitação deste tipo deve receber instrução primária, fundamentada nos cursos de Piloto Privado e Piloto Comercial, esta ultima, atentasse ao fato de ser a licença que padroniza o piloto aos requisitos para voar sobre remuneração sobre normas comerciais de serviços especializados, sendo portando requisito elementar para voar em linhas aéo, sendo portando requisito elementar para voar em linhas atos para voar sobre remuneração reas, propósito claro de criação desta nova licença. Com isso, também, não abriria duvidas sobre a instrução em aviões reais (voos não simulados), visto que simuladores possuem limitações e que estas devem ser compensadas no plano real.	Sugestão não acatada. O item está harmonizado com legislações internacionals. O posutlante estará requerendo a uma licença, cuja formação não depende da emissão de outras licenças.

Contribuição n° 967	
Colaborador: **Colaborador: William Bettinelli Romualdo william0203usa@hotmail.com**	**Instituição:** **Instituição: WBR Aeronautical Training LTDA**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.117 – Basicamente um aluno sem conhecimento algum fara diretamente a prova de ATP? Alguma preparação homologada será necessária? 61.119 – As empresas aéreas poderam terceirizar o treinamento básico de seus pilotos para empresas especializada em formação de pilotos? 61.121 – Essas 240 horas serão divididas de qual forma? Quantas horas de voo e quantas de simulador? As empresas poderão criar seus cursos específicos para as necessidades de cada empresa ou a ANAC vai exigir treinamento igual para todas? O item (3) fala que o treinamento será feito em aeronaves a turbina? Isso para instrução inicial? Nenhuma empresa treina pilotos iniciais em jatos! No mínimo para o PP seria um multi motor, e mesmo assim é muita coisa para um aluno novo entrar em um bimotor. Os simuladores para essa carteira de Multi Crew? A ANAC poderá certificar simuladores fora do país? Qual nível de simulador poderá ser usado? Basicamente um piloto multi crew só terá 2 cheques? O de PP e depois o de Multi Crew? Nenhum cheque no meio? Creio que a ANAC deveria esclarecer várias duvidas e aprimorar algumas resoluções antes de serem publicadas. O texto da license multi-crew é muito simples ainda, não responde a várias	

questões que operadores tem que saber para se planejar.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Trecho da minuta a discutir não analisado: não há justificativa, nem texto sugerido.

Contribuição n° 968	
Colaborador: Thiago Rafael dos Santos Antas pptrsa@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião constantes da seção 61.137 deste regulamento; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea na categoria avião.	61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto comercial na categoria avião (2) deverá estar em instrução teórica de piloto de linha aérea, em uma instituição credenciada pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Temos hoje em várias empresas aéreas, diversos profissionais trabalhando na função de co-piloto sem sequer possuir o CCT de PLA. Esse requisito exposto na minuta restringe a oportunidade garantida por lei, de um piloto comercial que hoje os requisitos preenchem as vagas de co-piloto em empresas aéreas de grande porte, serem contratados na função de piloto de tripulação múltipla. Por outro lado, o obrigando a estar matriculado em um curso de PLA, dará a oportunidade de ocupar uma vaga no mercado de trabalho e desenvolver seus conhecimentos.	Sugestão não acatada. Para a emissão da Licença de Piloto de Tripulação Múltipla o postulante àquela Licença poderá realizar a prova de PLA, de acordo com as exigências do próprio RBAC.

Contribuição n° 969	
Colaborador: PAULO BARCELOS DALLA PORTA / pdallaporta@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. APÊNDICE B DO RBAC 61 - PLANO DE INSTRUÇÃO PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA SUBPARTE F – LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA 61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC . (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião constantes da seção 61.137 deste regulamento; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea na categoria avião.	Sugiro que todo o texto SUBPARTE F – LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA SEJA DELETADO , EXCLUIDO DESTA AUDIENCIA PUBLICA ,, COMO SUGESTÃO QUE SEJA MANTIDO O ATUAL CRITERIO DE FORMAÇÃO E AS NORMAS EM VIGOR.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
APÊNDICE B DO RBAC 61 - PLANO DE INSTRUÇÃO PARA CONCESSÃO DE LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA SUBPARTE F – LICENÇA DE PILOTO DE TRIPULAÇÃO MÚLTIPLA Este dois aspectos desta Audiência Publica , deve estar sendo manipulado por alguém que tem interresse pessoal em terminar de	Sugestão não acatada. Além de estar harmonizado com legislações internacionais, o intuito é criar pilotos voltados a serem profissionais da aviação.

vez com OS AEROCLUBES , que serão exterminados por este mecanismo de formação como este propõe.Como será possível um centro de treinamento comprar Aeronaves a TURBINA pra dar instrução pra jovens de 18 anos , se hoje A ANAC não oferece nenhuma aeronave e diz que não tem tal condição , que pelo menos o DAC na sua época cumpria seu papel no cenário brasileiro, isto sim é se preocupar com a formação de nossos jovens . Não o de tentar apressar o tempo , isto causará sérios danos a aviação , causando serio risco operacional , tais MGSO não resolveram tal atropelhamento. 61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC . Deveria a ANAC já que quer cumprir o papel de alavancar a AVIAÇÃO no Brasil , ajudar os AEROCLUBES A TEREM CONDIÇÕES DE PRESTAR TAL AJUDA AO PAIS. (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião constantes da seção 61.137 deste regulamento; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea na categoria avião. É um absurdo em uma hora se exigem 1.500 hora para ter a licença de PLA e nesta seção acima 240 horas. Qual o centro de formação que a ANAC ira beneficiar ??? Leiam bem o que vocês estão propondo.Isto mostra o desespero de formar pilotos a qualquer custo,.	

Se uma empresa aérea pode formar pilotos, então os AEROCLUBES PODEM FAZER VOOS DE FRETAMENTO , por exemplo para ter uma compensação.	

Contribuição n° 970	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 971	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 972	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 973	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 974	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 975	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 976	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 977	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 978	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 979	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 980	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 981	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 982	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 983	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
• È claro em minha análise, que esta exigência não corresponde a pilotos de Helicóptero, mas deveria ser mais claros, nesta colocação.	Trecho de minuta não analisada. Não há texto sugerido e não há justificativa.

Contribuição n° 984	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 985	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 986	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 987	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 988	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 989	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 990	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 991	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 992	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 993	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 994	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 995	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 996	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 997	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 998	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 999	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1000	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1001	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1002	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1003	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1004	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1005	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1006	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1007	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1008	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1009	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1010	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1011	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1012	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1013	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1014	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.119 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aterrissagem; e (9) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.	(c) O postulante deve receber instrução duplo comando, ao nível requerido para concessão de licença de tripulação múltipla, em todas as unidades de competência detalhadas a seguir: (1) aplicação dos princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (2) execução de procedimentos e operações em terra e antes do voo; (3) execução de decolagem; (4) execução de subida; (5) execução de voo de cruzeiro; (6) execução de descida; (7) execução de aproximação para aterrissagem; (8) execução de aproximação perdida (arremetida); (9) execução de aterrissagem; e (10) execução de procedimentos e operações após a aterrissagem e o voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a inclusão da manobra de arremetida no conteúdo programático, uma vez que esta manobra é fundamental e faz parte do programa de prevenção de CFIT/ALAR, desenvolvido pela IATA e recomendado pela ICAO.	Sugestão não acatada. A instrução de aproximação perdida será realizada na instrução das 40 horas em avião e, também, na instrução em simulador, conforme o Apêndice B.

Contribuição n° 1015	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.121 Requisitos de experiência para a concessão de licença de piloto de tripulação múltipla (a)(3)(i) em um avião de turbina certificado para operações com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou	61.121 Requisitos de experiência para a concessão de licença de piloto de tripulação múltipla (a)(3)(i) em um avião, multimotor, com motoração com turbina à gás certificado para operações com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto como proposto na minuta do Regulamento permite que a formação possa ser feita mesmo em aviões monomotores de pequeno porte, aviões da Aviação Geral, o que, na minha ótica, foge do espírito de se formar um profissional desta categoria. NOTA IMPORTANTE: A formação de pilotos com este tipo de licença (MPL), necessariamente implica em realização de determinadas horas de vôo, constituindo tripulação, estando a aeronave em horas de vôo produtivas, ou seja, transportando pessoas ou carga, logo, esta condição coloca em conflito as necessidades desta seção (61.121) com as restrições da seção 61.63 (Limitações do aluno piloto). Assim é necessário criar um artigo © na seção 61.63 estabelecendo um regime de exceção que dê cobertura para a irregularidade apresentada, pois, em geral, parte da experiência de vôo requerida para o postulante atender os requisitos para a obtenção da licença de piloto de tripulação múltipla terá se que ser realizada em aeronave tipo, usadas pelas empresas aéreas nacionais e, como tal, em vôos produtivos. Note-se que esta experiência de vôo nada tem a ver com aquela requerida por um	Sugestão não acatada. Por definição, até o momento, uma aeronave certificada para operaçções com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, é considerada tipo.

piloto que tem sua formação de PC/IFR/Multi completa, tem a respectiva licença e habilitação na mão e está apenas fazendo o treinamento em rota da aeronave tipo após ter realizado o gound school e simulador da respectiva aeronave tipo.	

Contribuição n° 1016	
Colaborador: Thiago Rafael dos Santos Antas / pptrsa@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. 61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto em comando e como piloto que não está em comando; (2) como parte da experiência em voo real, ter cumprido, como mínimo, os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste regulamento; e	Defendo uma política regulamentada que ofereça base para as empresas aéreas contratarem pilotos comerciais com pouca hora de vôo, através de um programa de estágio, cujo sua duração máxima não deverá ultrapassar 360 dias
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Os jovens que pretendem se tornar piloto de aeronaves hoje no Brasil, sofrem inúmeras adversidades e desistem da carreira muito antes de começar a fazer a parte prática do curso. Tenhamos como exemplo os candidatos que iniciam-se para a categoria avião. Todo curso de pilotagem é caro, analisando a condição sócio-econômica do Brasil. Ao contrário de países de primeiro mundo, como a Espanha, que uma hora de vôo equivale a um quarto do salário mínimo espanhol. No Brasil, uma hora de vôo equivale a mais da metade de nosso salário mínimo. Lembramos que para se tornar piloto comercial, é necessário de cento e cinqüenta a duzentas horas de vôo, isso dependendo de que tipo de	Sugestão não acatada. Cada fase de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla está, também, indicada no Apêndice B, do RBAC 61.

equipamento foi utilizado para receber instrução conforme Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº61. (RBHA61) 61.95 - Requisitos para concessão de licença de piloto comercial. Experiência (a) Experiência para a categoria avião. (1) O solicitante deve ter realizado no mínimo 200 horas como piloto de avião ou 150 horas se estas forem efetuadas durante a realização, completa e com aproveitamento, de um curso de piloto comercial de avião homologado pela ANAC. Fonte:< http://www.anac.gov.br/biblioteca/rbha.asp> Para atuar em uma empresa de taxi-aéreo necessita-se no mínimo de quinhentas horas de vôo, e para muitas empresas aéreas de vôos regulares (Gol, TAM, TRIP, etc...) são exigidas mil horas de vôo. Outra recente exigência é a proficiência na língua inglesa para vôos internacionais, mesmo que o piloto somente faça vôos no Brasil. Com esse cenário completamente desfavorável na formação de novos pilotos, o governo federal, através de estudo feito pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), projetou no médio prazo uma drástica diminuição de mão de obra aeronáutica no país. Em uma atitude desesperada, formulou um plano de bolsas de estudos para formação de novos pilotos, que consiste no custeio de setenta e cinco por cento(75%) dos custos operacionais das horas práticas de voo. Brasília, 12 de fevereiro de 2008 – A ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil está oferecendo bolsas de estudo de 75% para a formação de pilotos para Aviação Civil em aeroclubes do Rio Grande do Sul. As bolsas estão disponíveis para 135 candidatos, sendo 71 para formação de Pilotos Privados e 64 para Pilotos Comerciais. Fonte:http://www.anac.gov.br/imprensa/noticia120208.asp Esse	

programa tem ajudado muitos jovens a se tornar piloto, fazendo um sonho se tornar realidade. No entanto, as cento e cinqüenta horas de vôo que o candidato adquire no termino do curso, junto com sua habilitação de piloto comercial, não atendem as necessidades impostas pelo mercado, e novamente mais uma adversidade surge para atrapalhar os jovens pilotos no Brasil, a falta de oportunidade para voar tento pouca experiência. Os jovens pilotos carecem nessa fase, de uma política regulamentada de estágio em empresas de taxi aéreo e cias de transporte aéreo regular, com o objetivo de fomentar o acesso, por parte dos empregadores, a pilotos recém formados, e promover a melhoria das qualificações e a reestruturação na formação de pilotos. O Brasil conta da lei nº 6494 de 07 de dezembro de 1977, e do decreto nº 87497 de 18 de agosto de 1982, que ambas dispõem sobre o estágio de estudantes de ensino superior e de segundo grau regular e supletivo. O programa de estágio remunerado é referido como um ato educativo supervisionado em ambiente de trabalho, que não cria vínculo empregatício com a empresa. Com o programa de estágio remunerado, o jovem piloto receberá instrução de um comandante credenciado pela empresa e exercerá a função de co-piloto a bordo de aeronaves, acumulando nesse tempo as experiências e requisitos necessários para realização de vôos mais seguros e se engajar no mercado de trabalho. O estágio na aviação já ocorre entre corporações militares, conforme relatado no site “piloto policial”, e entre acordos firmados por instituições de ensino que garantem encaminhamento ao mercado de trabalho "por um certo custo". Fonte: http://www.pilotopolicial.com.br/?p=8307 Analisando o crescimento da demanda de trafego aéreo domestico entre abril de 2007 com 5.112.698 pax com o mesmo período em 2010 com	

7.757.714 pax conforme dados comparativos encontrado no site da Agencia Nacional de Aviação Civil . Fonte: http://www.anac.gov.br/dadosComparativo ... ativos.asp Tivemos crescimento de 34.09% no trafego aéreo doméstico. O Brasil esta quase as vésperas de uma copa do mundo e uma olimpíada, faltará pilotos no Brasil, afirma Letícia Casado jornalista do portal R7 Notícias e o diretor de relações institucionais da Azul Linhas Aéreas, Adalberto Febeliano, em matéria publicada em 03/04/2010 no portal R7. Fonte:http://noticias.r7.com/economia/noticias/falta-de-pilotos-pode-travar-setor-aereo-em-dois-anos-20100403.html O mercado carece da mão de obra de piloto. Por que não dar a possibilidade de jovens pilotos comerciais acumularem experiência através de programa de estágio?	

Contribuição n° 1017	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) (3)(ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC para essa finalidade	61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) (3)(ii) em um simulador de voo, nível D, da aeronave tipo que será voada aprovado pela ANAC para essa finalidade
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Garantir que a formação prática realizados pelo postulante à licença de piloto de tripulação múltipla seja feita em conformidade com o conceito deste tipo de formação em que as práticas de vôo em avião, exceto as correspondentes às de piloto privado, sejam realizadas nos equipamentos simulados ou reais a serem voados, naquele para o qual a licença será concedida. Da forma como está sendo apresentada na minuta leva ao entendimento que não necessita ser no avião tipo de destino	Sugestão não acatada. Cada fase de instrução para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla está, também, indicada no Apêndice B, do RBAC 61.

Contribuição n° 1018	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.121 (a)(I)	Esclarecer o termo Piloto em Comando neste contexto.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Já há definição em 61.2 para piloto em comando.

Contribuição n° 1019	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.121 - Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla. (1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto em comando e como piloto que não está em comando;	(1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto voando (PF) e como piloto não voando (PNF);
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não conheço a definição do que seria “piloto que não está em comando”. Analisando a pag 107 do RBAC 61 que está em consulta publica, acredito que ocorreu uma interpretação equivocada ao definir PF como sendo “piloto em comando” e PNF como sendo “piloto que não está em comando”, quando o correto seria PF – pilot flying e pilot not flying , ou, “piloto voando” e “piloto não voando”. Texto explicativo: When two pilots fly a fixed-wing aeroplane which requires a two-person flight crew, the aircraft commander, who must be appropriately qualified and hold the rank of Captain, occupies the left hand seat and the First Officer or Co-Pilot occupies the right hand seat. Before the commencement of each flight sector, the aircraft commander decides which pilot will take direct responsibility for flying the aircraft for the complete flight or for particular parts of it	Sugestão acatada. O Texto será revisado. E as definições constarão na parte 61.2.

such as the Descent/Approach and Landing and they become 'Pilot Flying' (PF) for that sector or the specified part of it. The other pilot is then designated for that sector or relevant parts of it as 'Pilot Monitoring' (PM) or alternatively as 'Pilot Not Flying' (PNF) and in that role must monitor the flight management and aircraft control actions of the PF and carry out support duties such as communications and check-list reading. The Operations Manual will specify fully the roles for the PF and PM/PNF, but one of the most important aspects of the duties of any PM/PNF is the cross-check of the actions of PF. Indeed, this part of the role represents one of the most important single reasons why a two-pilot flight crew is specified. *Subject absolutely to the determination of the aircraft commander, the two roles during any particular crew duty will normally be shared so that both undertake PF and the PM/PNF duties. Whatever their role, the designated aircraft commander is responsible for all aspects of the safe operation of the aircraft. Appropriately qualified Check/Training Captains may occupy either seat as aircraft commander for crew training purposes.* *When the terms PF and PM /PNF were first introduced, it was normal for the roles to be designated, subject only to limitations on the ability to directionally control an aircraft on the ground imposed by the absence of a steering tiller for the pilot in the right hand seat, to be designated for a complete flight sector. Nowadays, some operators use the Monitored Approach concept in which the pilot who is PM during the descent and approach will become PF for the landing in order to improve the operational safety aspects of the transition from instrument flight to the visual reference required for touch down after almost all approaches.*	

Contribuição n° 1020	
Colaborador: Paulo Sérgio Rosa Soter da Silveira psoter@uol.com.br	**Instituição:** Tam Linhas Aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: (1) ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto em comando e como piloto que não está em comando; (2) como parte da experiência em voo real, ter cumprido, como mínimo, os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste regulamento; e (3) ter adquirido experiência necessária para alcançar o nível avançado de competência requerido: (i) em um avião de motor a turbina certificado para operações com uma tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou(ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC para essa finalidade. 61.123 Requisitos de perícia para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve demonstrar, através do exame de perícia, sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados na seção relativa à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a licença de piloto	Modificar onde está escrito turbina por a reação ou turbo hélice.

de tripulação múltipla confere ao seu titular, e para: (1) atuar como copiloto de aviões com motor à turbina certificados para operações com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, em condições visuais de voo e de voo por instrumentos; (2) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Amanhã ou depois poderão interpretar que aeronaves com motores turbo hélice não poderão usufruir a beneficie do MPL. Turbina, para alguém entender que um motor turbo hélice não tem uma turbina ali dentro, não custa. Temos no país operações com ATR entre outras que podem ser excluídas por uma eventual má interpretação	Sugestão parcialmente acatada. O texto poderá ser modificado para "(i) em um avião de motor a reação certificado para operações com uma tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; ou(ii) em um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC para essa finalidade."

Contribuição n° 1021	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.125 Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las (c) Para que as prerrogativas de uma licença de piloto comercial na categoria avião, como piloto em comando, com um só piloto possam ser exercidas, o titular da licença piloto de tripulação múltipla deve: (1) acumular 70 (setenta) horas como piloto em comando ou, pelo menos, 10 (dez) horas como piloto em comando e o tempo de voo adicional necessário como piloto e comando sob supervisão; (2) acumular 20 (vinte) horas de voo em rota como piloto em comando ou, pelo menos, 10 (dez) horas como piloto em comando sob supervisão, que incluam um percurso de no mínimo 300 NM (trezentas milhas náuticas) (540 km (quinhentos e quarenta quilômetros)), durante o qual deve ter realizado aterrissagens completas em pelo menos 2 (dois) aeródromos diferentes; e (3) cumprir todos os requisitos para a concessão de licença de piloto comercial da categoria avião constantes da subparte E deste regulamento.	Para ficar mais claro o texto: (c) Para que o titular da Licença de Piloto de Tripulação Múltipla tenha as mesmas prerrogativas de uma Licença de Piloto Comercial, na categoria avião, como piloto em comando e com um só piloto possam ser exercidas, o titular deve cumprir todos os requisitos para a concessão de Licença de Piloto Comercial da categoria avião constantes da subparte E deste regulamento. Ou seja, MPL é uma “Slaved License” ou uma “Licença Escravizada”, em tradução livre, considerando-se que ele não poderá ter as prerrogativas de PC, mas somente a de ser copiloto na aeronave para a qual ele foi treinado. Quem é formado em MPL para o B-737NG, NÃO terá a prerrogativa de ser copiloto para um A-320. E, também, caso queira ser Piloto de uma aeronave Sêneca, a sua Licença de MPL não permitirá, pois terá que cumprir os requisitos para PC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. O RBAC está fornecendo as possibilidades para que um piiloto, detentor de uma licença de MPL, possa ter condições de adquirir as prerrogativas de PC. Portanto, após cumprir os requisitos da Seção 61.125, o piloto poderá operar as aeronaves que estiver qualificado e habilitado.

Contribuição n° 1022	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.125 - Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las. (3) atuar como copiloto em um avião que requeira copiloto, de acordo com a habilitação de tipo averbada em sua licença.	(3) atuar como segundo em comando em um avião certificado par operações com tripulação mínima de 2(dois) pilotos, de acordo com a habilitação de tipo averbada em sua licença.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Substituir copiloto por segundo em comando e melhor a interpretação do texto.	Sugestão não acatada. Neste caso específico, o avião dever ser certificado para operação com um copiloto.

Contribuição n° 1023	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.125 - Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las. (b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos em aviões como piloto solo possam ser exercidas, o titular da licença de tripulação múltipla deve demonstrar sua capacidade de atuar como piloto em comando em operação com um só piloto, somente por referências de instrumentos e ter cumprido com os requisitos de perícia para a habilitação de voo por instrumentos na categoria avião, constantes do parágrafo 61.223(f) deste regulamento.	(b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos em aviões que não requeiram tripulação mínima de 2(dois) pilotos possam ser exercidas, o titular da licença de tripulação múltipla deve demonstrar sua capacidade de atuar como piloto em comando em operação com um só piloto, somente por referências de instrumentos e ter cumprido com os requisitos de perícia para a habilitação de voo por instrumentos na categoria avião, constantes do parágrafo 61.223(f) deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto não está harmonizado com o LAR. Não existe no RBAC 61 o significado do que seria “aviões como piloto solo”. O texto do LAR 61.330 (b) seria: Antes de ejercer las atribuciones de la habilitación de vuelo por instrumentos en aviones con un solo piloto, el titular de la licencia MPL habrá demostrado su capacidad de actuar como piloto al mando en operaciones con un solo piloto, solamente por referencia a instrumentos y cumplido con el requisito de pericia prescrito en la Sección 61.175 (f) de este reglamento, correspondiente a vuelo instrumental en la categoría de avión). E em conformidade com o item 2.5.2.2. do Anexo I.	Sugestão não acatada.

Contribuição n° 1024	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.125 - Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las. (b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos em aviões como piloto solo possam ser exercidas, o titular da licença de tripulação múltipla deve demonstrar sua capacidade de atuar como piloto em comando em operação com um só piloto, somente por referências de instrumentos e ter cumprido com os requisitos de perícia para a habilitação de voo por instrumentos na categoria avião, constantes do parágrafo 61.223(f) deste regulamento.	(b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos em aviões que não requeiram tripulação mínima de 2(dois) pilotos possam ser exercidas, o titular da licença de tripulação múltipla deve demonstrar sua capacidade de atuar como piloto em comando em operação com um só piloto, somente por referências de instrumentos e ter cumprido com os requisitos de perícia para a habilitação de voo por instrumentos na categoria avião, constantes do parágrafo 61.223(f) deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto não está harmonizado com o LAR. Não existe no RBAC 61 o significado do que seria “aviões como piloto solo”. O texto do LAR 61.330 (b) seria: Antes de ejercer las atribuciones de la habilitación de vuelo por instrumentos en aviones con un solo piloto, el titular de la licencia MPL habrá demostrado su capacidad de actuar como piloto al mando en operaciones con un solo piloto, solamente por referencia a instrumentos y cumplido con el requisito de pericia prescrito en la Sección 61.175 (f) de este reglamento, correspondiente a vuelo instrumental en la categoría de avión). E em conformidade com o item 2.5.2.2. do Anexo I.	Sugestão não acatada.

Contribuição n° 1025	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.125 - Prerrogativas do titular da licença de piloto de tripulação múltipla e condições que devem ser observadas para exercê-las. (c) Para que as prerrogativas de uma licença de piloto comercial na categoria avião como piloto em comando com um só piloto possam ser exercidas, o titular da licença piloto de tripulação múltipla deve:	(c) Para que as prerrogativas de uma licença de piloto comercial como piloto em comando em aviões com um só piloto possam ser exercidas, o titular da licença piloto de tripulação múltipla deve:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto não está harmonizado com o LAR. Não existe no RBAC 61 o significado do que seria “avião como piloto em comando com um só piloto” O texto do LAR 61.330 (c) seria: Antes de ejercer las atribuciones de la licencia de piloto comercial - avión como piloto al mando en operaciones con un solo piloto, el titular de la licencia MPL de avión habrá). E em conformidade com o item 2.5.2.3. do Anexo I.	Sugestão não acatada.

Contribuição n° 1026	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.133 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) (2) ter concluído o ensino médio; e 61. 145 prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las	61.133 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) (2) ter concluído o ensino médio; (i) Salvaguardadas as prerrogativas do ART 61.145; e 61. 145 prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las (e) Para o exercício das prerrogativas da licença de piloto de linha aérea para operar como piloto em comando de aviões de matrícula brasileira em operações nacionais e internacionais do serviço do transporte aéreo regular (i) A partir de 31 de dezembro de 2017, pelo menos, 50% dos vôos de cada operador, devem ter em seu comando, comandantes com formação superior; (ii) A partir de 31 de dezembro de 2020, pelo menos, 70% dos vôos de cada operador, devem ter em seu comando, comandantes com formação superior, sendo que destes, pelo menos, 30% devem ter formação em Ciências Aeronáuticas; (iii) A partir de 31 de dezembro de 2023, 100% dos vôos de cada operador, devem ter em seu comando, comandantes com formação superior, sendo que destes, pelo menos 90% devem ter formação em Ciências Aeronáuticas.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1. A crescente complexidade tecnológica embarcada nas aeronaves e as restrições operacionais nos diferentes espaços aéreos, locais de trabalho dos pilotos, têm transformado as	Sugestão não acatada. Além do Regulamento estar harmonizado com legislações internacionais, não se pode privilegiar um determinado curso de formação.

exigências de conhecimentos, habilidades e proficiência do piloto de linha aérea transformando seu perfil, requerendo dele uma elevada capacidade gerencial sistêmica, situacional e de integração de processos; 2. A queda substancial da qualidade e da profundidade de conhecimentos do ensino médio ao longo dos anos, conhecimentos estes, hoje, completamente defasados com as necessidades de um PLA; 3. Aumento significativo dos requisitos de competência gerencial, humana, de sistemas embarcados e de infraestrutura aeronáutica; 4. Aumento significativo de conhecimentos relativos à segurança de vôo, gerenciamento de conflitos e de segurança (security); 5. Hoje voa-se através de verdadeiros túneis aeroespaciais com alta tecnologia e densidade de tráfego o que exige muito conhecimento e competência dos tripulantes das aeronaves; 6. Necessidade de equipar intelectualmente os profissionais de vôo para o exercício de outras atividades complexas, tanto nos processos de gestão e de operação de uma empresa aérea como na sua representatividade; 7. O país, assim como seus empreendedores, somente sobreviverá neste mundo globalizado e altamente competitivo se poder contar com profissionais altamente qualificados, capacitados para entender e participar de todo o processo produtivo da atividade e contribuir para o seu desenvolvimento. 8. Não é mais admissível se pensar em Piloto de Linha Aérea-avião para vôos regulares com a escolaridade de ensino médio. É completamente fora de qualquer propósito. Com esta escolaridade a pessoa não tem capacidade para participar de	

nada por falta de conhecimentos mínimos para entender, enxergar, participar e agir.	

Contribuição n° 1027	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (1)(ii)(E) instrumentos de vôo: erros de bussola e indicador de proa em curvas e acelerações; limites operacionais dos instrumentos giroscópios e efeito de precessão; métodos e procedimentos em caso de falha dos diferentes instrumentos de vôo e unidades de apresentação eletrônica através de monitores;	61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (1)(ii)(E) instrumentos de vôo: (1)(ii)(E)(1) bússola, sistemas de bússolas elétricas não- estabilizados, estabilizados e escravizados, sistemas de indicação de direção estabilizados por referências inerciais – características, funcionamento, operação, limites operacionais dos instrumentos giroscópios, identificação de falhas e procedimentos alternativos a serem usados em caso de falha; (1)(ii)(E)(2) indicadores de atitude com fonte giroscópica pneumática, elétrica e laser – características, funcionamento, operação, limites operacionais, identificação de falhas e procedimentos alternativos a serem usados em caso de falha; (1)(ii)(E)(3) instrumentos e indicação de parâmetros de dados do ar instalados em aviões de baixa e alta performance, o computador de dados do ar (DADC) – características, funcionamento e operação; (1)(ii)(E)(4) indicações digitais de parâmetros de vôo, de navegação e de motores – características, funcionamento e operação; modos de apresentação dos parâmetros e modos operacionais;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1. Tornar o item (1)(ii)(E) desta sessão (61.137) deste	Sugestão não acatada. Os requisitos de conhecimentos são

regulamento mais explícito e claro, compatível com a tecnologia embarcada em aviões usados na aviação comercial desde os mais antigos até aqueles de linha de frente que estão sendo operados pela quase totalidade dos operadores nacionais do transporte aéreo regular. 2. Procurar evitar que instituições de ensino adotem programas de qualificação de conhecimentos teóricos aplicáveis aos pilotos de linha aérea, em conteúdo, inferior ao mínimo necessário para atingir o nível técnico compatível com seu perfil.	generalizados, podendo ser abordados em um programa de instrução ou treinamento, relativo a um tipo especifífico de uma aeronave.

Contribuição n° 1028	
Colaborador: Leonardo Biscaro Japiassu leobiscaro@uol.com.br	**Instituição:** Agência Nacional de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (i) regulamentação aeronáutica: normas	61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve apresentar conhecimento em prova teórica realizada na ANAC: (i) regulamentação aeronáutica: normas
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A exigência de curso teórico para realizar o exame teórico de PLA não se aplica pois todos estes assuntos são anteriormente abordados no curso teórico para Piloto Comercial, daí a sugestão de retirada desta exigência.	Sugestão não acatada. Os Requisitos abordados no RABC 61, relativo ao conhecimento de PC e PLA são diferentes. Portanto, os cursos serão diferentes.

Contribuição n° 1029	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a)(1)(ii)(A) características gerais e limitações dos sistemas elétricos, hidráulicos, de pressurização e demais sistemas componentes das aeronaves; sistemas de comando de vôo, incluindo piloto automático e as superfícies de aumento de sustentação; (a)(1)(ii)(B) princípios relativos ao funcionamento, procedimentos de manejo e limitações operacionais dos grupos motopropulsores aplicáveis; efeito das condições atmosféricas no desempenho dos motores; informações operacionais pertinentes do manual de vôo ou outro documento apropriado;	61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a)(1)(ii)(A) características, funcionamento, operação e limitações dos sistemas elétricos, hidráulicos, de pressurização, pneumático, de comunicações em voz e dados com apoio terrestre e satelar, de navegação dependentes e auto-contidos com apoio terrestre e satelar, de controle automático de vôo, aceleração, diretor de vôo, de registro e transmissão de dados, de indicação eletrônica (EFIS), de gerenciamento de vôo(FMCS), de anti-colisões (EGPWS/TCAS/TRN/PWS), demais aviônicos e demais sistemas componentes das aeronaves; sistemas de comando de vôo, incluindo as superfícies de aumento de sustentação; (a)(1)(ii)(B) princípios relativos ao funcionamento, características e procedimentos de manejo e limitações operacionais dos grupos motopropulsores com motores alternativos e de turbinas a gás aplicáveis às aeronaves usadas na aviação comercial; efeito das condições atmosféricas no desempenho dos motores; informações operacionais pertinentes do manual de vôo ou outro documento apropriado;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Tornar os requisitos de Conhecimentos Técnicos mais explícitos, abrangentes e compatíveis com os mínimos requeridos para a qualificação técnica do PLA. Apesar de a relação ainda estar compacta já permite uma melhor visualização de sua abrangência. Da forma como foi proposta na minuta, muitos prestadores dos	Sugestão não acatada. Os requisitos de conhecimentos são generalizados. Os assuntos mais específicos, poderão ser abordados em um programa de instrução ou treinamento aprovado.

serviços de formação poderiam limitar-se ao simples, sem, no entanto atingir o resultado necessário de qualificação para o piloto de linha aérea-avião.	

Contribuição n° 1030	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve: (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.	61.137(3) ser aprovado num exame escrito sobre os conhecimentos apropriados às atribuições que a licença lhe habilita e a categoria de aeronave que deseja incluir na licença:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a retirada da exigência de ser aprovado em curso teórico homologado para realização de exame para piloto de linha aérea. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional uma vez que não é encontrada tal exigência nem no FAR 61 nem no LAR 61.	Sugestão não acatada. Alem de harmonizar com legislações internacionais, esta Agência visa a Segurança Operacional, entendendo que o curso teórico é uma forma de doutrinar o piloto com informações que ele somente poderia obter, se estivesse empregado em uma empresa aérea. Somente para ilustrar a análise, muitos países somente emitem uma licença de Piloto de Linha Aérea para aquele piloto que esteja empregado em uma empresa aérea, visto a importância dessa licença.

Contribuição n° 1031	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	61.137(1) ser aprovado num exame escrito sobre os conhecimentos apropriados às atribuições que a licença lhe habilita e a categoria de aeronave que deseja incluir na licença:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a retirada da exigência de curso teórico homologado para realização de exame para piloto de linha aérea. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional uma vez que não é encontrada tal exigência nem no FAR 61 nem no LAR 61	Sugestão não acatada. Alem de harmonizar com legislações internacionais, esta Agência visa a Segurança Operacional, entendendo que o curso teórico é uma forma de doutrinar o piloto com informações que ele somente poderia obter, se estivesse empregado em uma empresa aérea.

Contribuição n° 1032	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.137 (ii) (F) e (G) (F) Procedimentos para a manutenção da estrutura, ds diversos sistemas e dos grupos motopropulsores das aeronaves; e (G) Quando se tratar de licença para helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, a transmissão (caixa de redução) quando for aplicável.	Exclusão do texto.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A regulamentação trata de “Licenças, habilitações e certificados para PILOTOS” e não para mecânicos.	Sugestão não acatada. Há necessidade do piloto ter o mínimo de informação relacionada aos conhecimentos técnicos sobre aeronaves.

Contribuição n° 1033	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) o postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos...	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Na atualidade não é obrigatório fazer cursos para obtenção da Licença de PLA e PLH, pois não existem escolas e cursos homologados para esse fim, realmente será modificado, ou terá apenas de efetuar a prova junto a ANAC, como é efetuada nos dias de hoje.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido.

Contribuição n° 1034	
Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca etvan@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea na categoria apropriada, aprovado pela ANAC	61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve: Suprimir o item.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Atualmente não se exige curso em escola homologada para fazer os exames téoricos de Piloto de Linha Aérea, mas também passará ser obrigatório. Acho desnecessário, pois os conteúdos são praticamente os mesmos exigidos no curso de Piloto Comercial. Além disso, principalmente em outras regiões do Brasil, é possível que não tenha escola homologada, o que obrigaria o Pilloto Comercial, que já é piloto profissional, abandonar o seu emprego para curso em outra localidade.	Sugestão não acatada. Alem de harmonizar com legislações internacionais, esta Agência visa a Segurança Operacional, entendendo que o curso teórico é uma forma de doutrinar o piloto com informações que ele somente poderia obter, se estivesse empregado em uma empresa aérea.

Contribuição n° 1035	
Colaborador: Fabiano Luiz Possi fpossi@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
5 - Será obrigatório o curso homologado para concessão do PLH. 61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos.....	A não necessidade de curso homologado, sai o item 61.137 (a) (1)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não existe curso homologado para PLAH, e nem existe a necessidade, tendo em vista que para a concessão de tal licença é necessário ter o IFR checado e pelo menos 1500Horas de comando. Ou seja, o Cmte que pretende tal atribuição não é mais aluno e sim mestre, pois já tem a vivência necessária para o proposto	Sugestão não acatada. Alem de harmonizar com legislações internacionais, esta Agência visa a Segurança Operacional, entendendo que o curso teórico é uma forma de doutrinar o piloto com informações que ele somente poderia obter, se estivesse empregado em uma empresa aérea.

Contribuição n° 1036	
Colaborador: HILDEBRANDO HOFFMANN hhoffmann@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.139 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a)(1) a instrução duplo comando exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria avião (parágrafo 61.99(a) deste regulamento), e a instrução da habilitação de vôo por instrumentos na categoria avião (parágrafo 61.223 (d) deste regulamento; ou (a)(2) a instrução para a concessão de uma licença de piloto de tripulação múltipla (seção 61.119 deste regulamento).	61.139 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a)(1) a licença de piloto comercial na categoria avião (parágrafo 61.99(a) deste regulamento), e a habilitação de vôo por instrumentos na categoria avião (parágrafo 61.223 (d) deste regulamento; ou (a)(2) a licença de piloto de tripulação múltipla (seção 61.119 deste regulamento) e as condições que devem ser observadas para exercer as prerrogativas da seção 61.125 deste regulamento
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Garantir que a formação prática realizada pelo postulante à licença de piloto de linha aérea seja feita em conformidade com o conceito deste tipo de profissional, em que as práticas de vôo em avião, sejam realizadas de forma a capacitá-lo para piloto em comando. Da forma como está sendo apresentada na minuta leva ao entendimento de que são suficientes apenas as quarenta horas atinentes ao piloto privado mais duzentas horas de treinamento sem explicitação de qualquer natureza, bem como ter sido alvo das instruções de PC e IFR sem que a condição de apto tivesse sedo atendida, o que fica expresso pela concessão da licença e da habilitação respectivamente. A formação prática explicitada na seção 61. 119 deste regulamento não o habilita para as prerrogativas de piloto em comando, muito menos para piloto em comando na categoria	Sugestão não acatada. A Seção 61.139 é um dos requisitos, que é de instrução duplo comando, para a emissão de uma Licença de PLA. O postulante deverá cumprir com os demais requisitos para a emissão da licença.

piloto de linha aérea, cuja abrangência e responsabilidades são muito maiores. Assim, para concessão da licença de piloto de linha aérea, além dos demais requisitos referentes à instrução, para aqueles pilotos provenientes de uma licença de tripulação múltipla, este deve satisfazer as condições impostas nas seções 61. 119 e 61.125 deste regulamento.	

Contribuição n° 1037	
Colaborador: Leonardo Biscaro Japiassu leobiscaro@uol.com.br	**Instituição:** Agência Nacional de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria:	61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de vôo:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A exigência de experiência em uma categoria específica não se aplica pois o piloto deve possuir o mínimo de horas de vôo para a obtenção da licença superior sendo que estes mínimos de horas é que justificam a experiência do piloto, daí a sugestão de retirada desta exigência.	Sugestão não acatada. As horas de voo, mínimas para a emissão de uma licença de PLA, deverão ser realizadas na mesma categoria da licença de PC. Se um piloto possuir uma licença de outra categoria, irão ser analisadas as reduções que estão descritas na própria legislação.

Contribuição n° 1038	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam, pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão	Que seja mantido o texto do RBHA atual
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não há fundamentos para alterar o texto em vigor para este acima proposto. Tal sugestão não atende a justificativa de adequação a legislação internacional. Assim sendo solicito que seja mantido o texto em vigor para os requisitos de piloto de linha aérea	Sugestão não acatada. Além de harmonizado com legislações internacionais, a mudança das horas foi um avanço para que, principalmente, os copilotos possuam uma oportunidade maior para que seja emitida uma licença de PLA, com segurança.

Contribuição n° 1039	
Colaborador: : Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (3) categoria aeronave de decolagem vertical:	(iii) O solicitante pode, ainda, atender ao requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for detentor de uma licença de piloto comercial de avião, com experiência superior a 1500 horas de vôo, o total de horas pode incluir até 300 horas de vôo em avião; (B) se for detentor de uma licença de piloto de linha aérea de avião, o total de horas pode incluir até 500 horas de vôo em avião
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a inclusão do texto acima para melhor interpretação, pois não ficaram claros os requisitos para os que já forem detentores de uma licença de piloto de linha de avião ou helicóptero. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional uma vez que essas fazem a menção acima sugerida.	Sugestão acatada parcialmente. O Texto poderá ser revisado para uma melhor adequação.

Contribuição n° 1040	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam, pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	Que seja mantido o texto do RBHA atual.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. Não há justificativa.

Contribuição n° 1041	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam, pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão	Que seja mantido o texto do RBHA atual.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não há fundamentos para alterar o texto em vigor para este acima proposto. Tal sugestão não atende a justificativa de adequação a legislação internacional. Assim sendo solicito que seja mantido o texto em vigor para os requisitos de piloto de linha aérea	Sugestão não acatada. Além de harmonizado com legislações internacionais, a mudança das horas foi um avanço para que, principalmente, os copilotos possuam uma oportunidade maior para que seja emitida uma licença de PLA, com segurança.

Contribuição n° 1042	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam, pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	Que seja mantido o texto do RBHA atual.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não há fundamentos para alterar o texto em vigor para este acima proposto. Tal sugestão não atende a justificativa de adequação a legislação internacional. Assim sendo solicito que seja mantido o texto em vigor para os requisitos de piloto de linha aérea	Sugestão não acatada. Além de harmonizado com legislações internacionais, a mudança das horas foi um avanço para que, principalmente, os copilotos possuam uma oportunidade maior para que seja emitida uma licença de PLA, com segurança.

Contribuição n° 1043	
Colaborador: AURO L AZEREDO auro.azeredo@gmail.com	**Instituição:** eFly Training
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (2) categoria helicóptero e (3) categoria aeronave de decolagem vertical: (ii) O solicitante de licença de piloto de linha aérea para a categoria helicóptero pode ter reduzido o requisito de experiência se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento para simulação de voo, aprovado pela ANAC. O total de horas pode incluir até 100 (cem) horas relativas a este treinamento, desde que pelo menos 75 (setenta e cinco) horas tenham sido realizadas em simulador de voo.	(ii) O solicitante de licença de piloto de linha aérea para a categoria helicóptero pode realizar 75% das horas previstas para seu treinamento em dispositivo de treinamento para simulação de voo categoria FTD Level 6 ou 7 ou FFS Level B até E, dispositivos esses aprovados pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**

A não qualificação dos tipos de simulador para esta atividade, que requer elevado nível de acuracidade e precisão de manobras com recursos como:
• Visual Sintético;
• Controle Esforço nos Comandos;
• Sistema de Integração;
• Comportamento Aerodinâmico;
• Envelope da Aeronave;
• Sistemas:
  ○ Elétricos e Eletrônicos
  ○ Mecânicos
  ○ Hidráulicos
  ○ Pneumáticos
	Sugestão não acatada. O assunto será tratado em uma IS.

Alem de todos os requisitos ergométricos de uma cabine real. Não explicitar esta conformidade dos padrões de qualidade técnica, poderá induzir ao erro aquela entidade que desejar investir neste tipo recurso, uma vez que existem dispositivos de simulação mais primários e distantes desta realidade tecnológica em termos operacionais (pouco precisos). O Piloto necessita nesta atividade vivenciar atividades normais e anormais com precisão, imersão e ergometria necessária para reproduzir com a devida acuracidade a operação de treinamentos de voo, do contrario terá uma percepção distorcida e pouco eficaz aos propósitos que se aplica o treinamento com simuladores.	

Contribuição n° 1044	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1045	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1046	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1047	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1048	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1049	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1050	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1051	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1052	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1053	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1054	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1055	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1056	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1057	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1058	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1059	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1060	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1061	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1062	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1063	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1064	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1065	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1066	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1067	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1068	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1069	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1070	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1071	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1072	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1073	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1074	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1075	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1076	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1077	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1078	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1079	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1080	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1081	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1082	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1083	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1084	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1085	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1086	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1087	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria de aeronave solicitada e possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo nesta categoria: (1) categoria avião: (i) um total de 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo que incluam,pelo menos: (A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão; (B) 200 (duzentas) horas de voo em rota, das quais no mínimo 100 (cem) horas de voo como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos apenas a definição do que é ser, e em que circunstâncias poderá ser lançado na CIV hoda de piloto em comando sob supervisão? Não há sugestão de texto nem defesa da solicitação acima.	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido para alteração e o colaborador não justificou, limitando-se a realizar perguntas, o que não é no propósito deste trabalho.

Contribuição n° 1088	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (2) categoria helicóptero:	(iii) O solicitante pode, ainda, atender ao requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for detentor de uma licença de piloto comercial de avião, com experiência superior a 1500 horas de vôo, o total de horas pode incluir até 300 horas de vôo em avião; (B) se for detentor de uma licença de piloto de linha aérea de avião, o total de horas pode incluir até 500 horas de vôo em avião
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a inclusão do texto acima para melhor interpretação, pois não ficaram claros os requisitos para os que já forem detentores de uma licença de piloto de linha de avião. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional uma vez que essas fazem a menção acima sugerida.	Sugestão acatada parcialmente. O texto poderá ser revisado para uma melhor adequação.

Contribuição n° 1089	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.141 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea (1) categoria avião:	(iii) O solicitante pode, ainda, atender ao requisito de experiência nas seguintes condições: (A) se for detentor de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea de helicóptero, com experiência superior a 1500 horas de vôo, o total de horas pode incluir até 600 horas de vôo em helicóptero;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a inclusão do texto acima para melhor interpretação, pois não ficaram claros os requisitos para os que já forem detentores de uma licença de piloto de linha de helicóptero. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional uma vez que essas fazem a menção acima sugerida	Sugestão acatada parcialmente. O texto poderá ser revisado para uma melhor adequação.

Contribuição n° 1090	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.145 Prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las.	(e) de piloto de linha pode ministrar instrução (1) Outros pilotos em serviço de transporte aéreo nas aeronaves da categoria, classe e tipo, conforme o caso, para o qual o piloto de avião é avaliado e aprovar o registro diário de bordo ou outros tipos de formação da pessoa a quem foi dado treinamento; (2) em simuladores de vôo e dispositivos de treinamento de vôo da aeronave, e aprovar o registro diário de bordo ou outros tipos de formação da pessoa a quem tenha formação foi dado;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a inclusão do texto acima, pois foi retirado da minuta do RBAC, o privilegio de instrutor de voo constante no RBHA 61 e no FAR 61, para os detentores uma licença de piloto de linha aérea. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional uma vez que essas fazem a menção acima sugerida como se pode ver.	Sugestão não acatada. O assunto será tratado em uma legislação própria.

Contribuição n° 1091	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.145 Prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las.	FAR 61.167 Privileges. (a) 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 (b) An airline transport pilot may instruct— (1) Other pilots in air transportation service in aircraft of the category, class, and type, as applicable, for which the airline transport pilot is rated and endorse the logbook or other training record of the person to whom training has been given; (2) In flight simulators, and flight training devices representing the aircraft referenced in paragraph (b)(1) of this section, when instructing under the provisions of this section and endorse the logbook or other training record of the person to whom training has been given;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a inclusão do texto acima conforme o FAR 61, pois foi retirado, da minuta do RBAC, o privilegio de instrutor de voo constante no RBHA 61, para os detentores uma licença de piloto de linha aérea. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional uma vez que essas fazem a menção acima sugerida como se pode ver.	Sugestão não acatada. O assunto será tratado em uma legislação própria.

Contribuição n° 1092	
Colaborador: Rogério Camera Rodrigues do Prado rcrprado@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.145- Foi retirada das prerrogativas dos PLA's ePLAH's a instrução interna (dentro da mesma companhia) para elevação de nível e treinamento.	Que seja reincluído o que estava escrito em 61.5.i.3 o disposto nesse parágrafo não se aplica a pilotos de linha aérea quando estiverem ministrando instrução em empresas de transporte aéreo público, serviços aéreos especializados e serviços aéreos privados.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
No âmbito das empresas regidas pelos RBHA's 121 e 135 isso não é muito problemático devido ao seu porte. Mas para empresas regidas pelo RBHA 91 com poucos aviões e pilotos vai ser complicado, vai aumentar os custos com tripulantes. O crescimento do mercado tem apontado para uma escassez de pilotos qualificados em poucos anos. Numa tentativa de mitigar o problema está sendo criada a licença de Piloto de Tripulação Múltipla. Por outro lado os PLA's não poderão ministrar nem instrução interna. Um contra-senso. O que acontece hoje é que na sua grande maioria os INVA's são PC's recém-formados que ficam dando instrução como forma de aumentar a sua própria experiência, para elevação de nível, ou até mesmo para entrar numa grande companhia. Enquanto que os PLA's são pilotos de grande experiência, que por sua vez aprenderam com pilotos de grande experiência. O que é mais seguro?	Sugestão não acatada. O assunto será tratado em uma legislação própria.

Contribuição n° 1093	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE H LICENÇA DE PILOTO DE PLANADOR 61.151 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto de planador e a correspondente habilitação de categoria, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes. 61.153 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e (2) ter concluído o ensino médio. 61.155 Requisitos aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve ser titular de CCF de 2ª classe válido. 61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Os requisitos acima são desproporcionais ao tipo de operação e ao risco associado à atividade do voo de planador, em claro	Sugestão não analisada. Não há texto sugerido.

desacordo com os princípios da Convenção de Chicago (ICAO) e à Política Nacional de Aviação Civil (Decreto 6780 de 2009). Favor ver comentários à Subparte C, a respeito de Licença de Aluno Piloto)	

Contribuição n° 1094	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.155 - Requisitos aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de planador. (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve ser titular de CCF de 2ª classe válido.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve ser titular de CCF de 2ª classe válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Correção do texto. Não existe Licença de Piloto Privado de Planador	Sugestão acatada. O texto será revisado e harmonizado com o RBAC 67.

Contribuição n° 1095	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E)	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1096	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. O colaborador não justificou sua alteração do texto.

Contribuição n° 1097	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado. Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E)	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1098	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1099	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1100	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1101	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1102	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1103	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1104	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1105	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1106	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1107	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1108	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1109	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1110	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1111	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1112	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1113	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1114	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1115	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1116	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1117	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1118	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1119	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1120	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1121	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1122	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1123	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1124	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1125	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1126	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1127	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1128	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1129	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1130	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1131	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1132	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1133	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1134	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1135	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1136	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1137	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1138	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1139	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1140	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1141	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de planador, ou o curso de piloto privado, ambos aprovados pela ANAC, ou o curso que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos que este curso teórico seja validado também através do curso de piloto privado, como é feito atualmente, uma vez que ambos os conteúdos programáticos são similares, e de que as diferenças podem ser transmitidas durante os briefings da instrução prática. A criação de mais um curso teórico com praticamente o Embasamento: RBHA 61 § 61.95, em vigor CFR (antigo FAR) 61 § 61.102 (Subparte E) mesmo conteúdo programático, além de tornar enfadonho o aprendizado, onera os custos de um sistema de treinamento que já tem um orçamento elevado.	Sugestão não acatada. O curso teórico deverá ser específico para Piloto de Planador, por estar desvinculado da licença de Piloto Privado e por serem aeronaves de categoria e complexidades diferentes.

Contribuição n° 1142	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.159 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de planador	61.159 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de planador e motoplanador
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Da maneira como o regulamento se encontra redigido atualmente, não é prevista nenhuma licença ou habilitação que leve em conta as peculiaridades dos motoplanadores, deixando uma "porta aberta" para que sejam considerados como simples planadores sendo que, na maior parte do tempo, se equivalem muito mais a aeronaves monomotoras. Sugiro que o caso particular dessas aeronaves seja visto com mais detalhamento.	Sugestão não acatada. Não há a categoria de Motoplanador. O assunto será discutivo em legislação específica.

Contribuição n° 1143	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(2) 8 (oito) ascensões sob a supervisão de instrutor de voo habilitado, das quais, pelo menos: (i) 1 (uma) ascensão deve ter atingido a altura de 3.000 (três mil) pés; e (ii) 1 (uma) ascensão deve ter tido a duração de no mínimo 60 (sessenta) minutos ou 2 (duas) ascensões devem ter sido realizadas em voo solo, com duração mínima de 30 (trinta) minutos cada uma.	(2) 8 (oito) ascensões sob a supervisão de instrutor de voo habilitado, das quais, pelo menos: (i) 1 (uma) ascensão deve ter atingido a altura de 3.000 (três mil) pés; e (ii) 1 (uma) ascensão deve ter tido a duração de no mínimo 60 (sessenta) minutos e ter sido realizada em voo solo ou 2 (duas) ascensões devem ter sido realizadas em voo solo, com duração mínima de 30 (trinta) minutos cada uma.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Da maneira como o texto encontra-se redigido atualmente, abre-se a margem para a interpretação de que o piloto pode realizar ou 2 ascensões de 30 minutos em voo solo ou então, alternativamente, 1 ascensão de 60 minutos que não necessariamente precisaria ocorrer em vôo solo.	Sugestão não acatada. As ascenções são realizadas sob supervisão de um instrutor de voo. A não ser que sejam duas de 30 minutas em voo solo.

Contribuição n° 1144	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.159 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de planador	61.159 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de planador e motoplanador
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Da maneira como o regulamento se encontra redigido atualmente, não é prevista nenhuma licença ou habilitação que leve em conta as peculiaridades dos motoplanadores, deixando uma "porta aberta" para que sejam considerados como simples planadores sendo que, na maior parte do tempo, se equivalem muito mais a aeronaves monomotoras. Sugiro que o caso particular dessas aeronaves seja visto com mais detalhamento.	Sugestão não acatada. Não há a categoria de Motoplanador. O assunto será discutivo em legislação específica.

Contribuição n° 1145	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(2) 8 (oito) ascensões sob a supervisão de instrutor de voo habilitado, das quais, pelo menos: (i) 1 (uma) ascensão deve ter atingido a altura de 3.000 (três mil) pés; e (ii) 1 (uma) ascensão deve ter tido a duração de no mínimo 60 (sessenta) minutos ou 2 (duas) ascensões devem ter sido realizadas em voo solo, com duração mínima de 30 (trinta) minutos cada uma.	(2) 8 (oito) ascensões sob a supervisão de instrutor de voo habilitado, das quais, pelo menos: (i) 1 (uma) ascensão deve ter atingido a altura de 3.000 (três mil) pés; e (ii) 1 (uma) ascensão deve ter tido a duração de no mínimo 60 (sessenta) minutos e ter sido realizada em voo solo ou 2 (duas) ascensões devem ter sido realizadas em voo solo, com duração mínima de 30 (trinta) minutos cada uma.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Da maneira como o texto encontra-se redigido atualmente, abre-se a margem para a interpretação de que o piloto pode realizar ou 2 ascensões de 30 minutos em voo solo ou então, alternativamente, 1 ascensão de 60 minutos que não necessariamente precisaria ocorrer em vôo solo.	Sugestão não acatada. As ascenções são realizadas sob supervisão de um instrutor de voo. A não ser que sejam duas de 30 minutas em voo solo.

Contribuição n° 1146	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.159 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de	61.159 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado um curso de entidade autorizada pela ANAC, por meio de
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para as licenças de piloto de planador e de balão livre NÃO HÁ QUALQUER PREVISÃO, SEGUNDO O ANEXO 1 DA ICAO, de que os cursos sejam realizados em âmbito de escolas certificadas em moldes similares ao previsto no RBHA 141. Para as licenças de piloto privado e comercial, existe previsão, mas não obrigatoriedade. O assunto foi discutido em detalhes por ocasião das contribuições da FBVV na audiência pública do RBAC 41. Além disso, devido ao caráter voluntário dos instrutores de voo a vela no Brasil, e devido às peculiariedades da atividade, que exige a presença dos alunos na pista durante toda a jornada, não existe curso com aulas teóricas. Já tradicionalmente há décadas, não apenas no Brasil, mas praticamente no mundo todo, o aluno estuda o material escrito nas suas horas vagas, no seu domicílio, e esclarece suas dúvidas “in loco”, isto é, na pista, quando está apoiando a operação de voo de outros alunos. Como normalmente um aluno leva no mínimo um ano mas frequentemente dois anos desde o início de seus voos até que possa solar (uma vez que as operações de voo a vela ocorrem nos fins-de-semana), há tempo suficiente para os estudos	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

autônomos. No Brasil, assim como na maioria dos países aeronauticamente desenvolvidos do mundo, existe um exame teórico, aplicado pela Autoridade de Aviação Civil ou seus representantes, e a ele devem se submeter todos os candidatos à licença de piloto de planador. Por fim, quando se fala de “curso de entidade autorizada” ao invés de “centro de instrução certificado”, incluem-se os cursos das entidades autorizadas a funcionar conforme o RBHA 140, os aeroclubes.	

Contribuição n° 1147	
Colaborador: **Thomas Milko /** retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 10 (dez) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 5 (cinco) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Requisitos originais em claro desacordo com as melhores práticas internacionais.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

Contribuição n° 1148	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1149	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. O colaborador não há justificativa para o texto sugerido.

Contribuição n° 1150	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

(quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1151	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1152	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1153	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1154	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1155	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1156	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1157	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1158	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1159	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1160	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1161	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1162	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1163	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1164	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1165	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1166	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

(quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1167	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1168	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

(quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1169	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1170	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1171	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1172	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1173	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1174	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1175	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1176	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1177	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1178	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1179	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1180	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1181	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1182	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1183	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1184	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1185	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1186	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1187	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1188	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1189	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1190	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1191	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1192	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1193	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1194	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.161 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de planador (a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado, incluindo um voo planado de, pelo menos, 30 (trinta) minutos, iniciado, no máximo, a 400m (quatrocentos metros) de altura.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve: (1) ter realizado, no mínimo, 25 (vinte e cinco) horas de voo em pelo menos 45 (quarenta e cinco) voos, dos quais: (i) 15 (quinze) horas de voo devem ter sido realizadas em duplo comando, em pelo menos 30 (trinta) voos, sempre pousando em voo planado qualquer que seja o tipo de planador; e (ii) 10 (dez) horas devem ter sido realizadas em voo solo, em pelo menos 15 (quinze) voos, sempre pousando em voo planado. (2) O solicitante de licença de piloto de planador pode ter reduzido o requisito de experiência se for titular de uma licença de piloto de avião. Assim, o total de horas pode ser reduzido para 15 (quinze) horas de voo em planador, das quais 5 (cinco) horas de voo duplo comando, em pelo menos 15 (quinze) voos, e 10 (dez) horas de voo solo, com, pelo menos, 10 (dez) decolagens, sempre pousando em voo planado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da exigência de se ter um vôo planado de pelo menos 30 minutos, iniciado a no máximo a 400m (quatrocentos metros) de altura, uma vez que existem ótimas	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado e poderá ser alterado.

escolas de formação de piloto de planador no país, porém com condições geográficas incompatíveis para tal tipo de vôo, tornando desta forma, o curso inacessível. Esta condição não irá tornar o aluno mais seguro ou inseguro, e irá sim dificultar a formação do piloto de planador nestes lugares de geografia não favorável a atividade.	

Contribuição n° 1195	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.175 - Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto de balão livre. (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve ser titular de CCF de 2ª classe válido.	(a) O postulante a uma licença de piloto de planador deve ser titular de CCF de 2ª classe válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Correção do texto. Não existe Licença de Piloto Privado de Planador.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 1196	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.177 - Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre. (C) planejamento para a partida e para voo em rota 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.	(C) planejamento para a partida e para voo em rota pertinente aos voos privados em condições visuais de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não creio que um balão livre opere em grandes altitudes, faça contato com o controle de tráfego aéreo, faça plano de voo e opere em zonas de grande densidade de tráfego aéreo.	Sugestão não acatada. O piloto de balão deverá ter um mínimo de informações, teóricas, sobre tráfego aéreo. Inclusive solicitar NOTAM, quando necessário, específicos para a obtenção da licença..

Contribuição n° 1197	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.177 - Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre. (B) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas; (C) 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	(B) CANCELADO (C) CANCELADO
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Suprimir o texto em virtude ser inadequado, s.m.j., para balão livre	Sugestão não acatada. O piloto de balão deverá possuir um mínimo de informações sobre documentos aeronáuticos e condições meteorológicas, específicaos para a obtenção da licença.

Contribuição n° 1198	
Colaborador: SERGIO KOCH koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.185 Prerrogativas do titular da licença de piloto de balão livre e condições que devem ser observadas para exercê-las (a) As prerrogativas do titular de uma licença de piloto de balão livre limitam-se a atuar como piloto em comando de qualquer balão livre, desde que seu titular possua experiência operacional com o balão de ar quente ou à gás, segundo corresponda. (b) Para exercer as prerrogativas em voo noturno, o titular deverá ter adquirido, sob supervisão apropriada, a experiência operacional em voo noturno.	(b) Para exercer as prerrogativas em voo noturno, o titular deverá ter adquirido, sob supervisão apropriada, a experiência operacional em voo noturno, que compreenda no mínimo 06 (seis) horas de voo noturno acompanhado de instrutor de voo habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Apesar de ter sugerido as 6 horas de voo, minha real sugestão é para que o voo noturno (exceto o cativo) deve ser proibido para esta categoria. O voo noturno para o pessoal de balão fica, rotineiramente, restrito a um voo cativo (é o chamado Night Glow, quando os balões sobem de 20 a 30 metros acima do solo e, juntos, fazem um espetáculo de iluminação), tendo em vista o grande perigo que envolve voar à noite para esta categoria. Ao sabor do vento o piloto nunca se sabe onde vai pousar e à noite esta assertiva torna-se ainda muito, mas muito mais crítica. Onde pousar se a visibilidade está tão comprometida? Ninguém, hoje, se arrisca neste tipo de voo. No RBHA 61 o voo noturno era proibido para o PP de balão, para PC a legislação era omissa, mas ninguém voava à noite. Acho que a ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE BALONISMO deveria	Sugestão não acatada. A experência operacional para que um piloto possa exercer voos noturnos, será verificada e autorizada por um instrutor que irá certificar que o piloto de balão está apto a exercer o voo.

ser chamada para opinar sobre o tema. Acho arriscado permitir este tipo de voo, sendo que ninguém executa. Exemplo de Night Glow: http://360graus.terra.com.br/balonismo/default.asp?did=25725&action=news	

Contribuição n° 1199	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1200	
Colaborador: Thomas Milko / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
SUBPARTE J HABILITAÇÕES DE CATEGORIA E DE CLASSE 61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (a) A habilitação de categoria é concedida juntamente com a concessão de uma licença de piloto e deve corresponder à categoria de aeronave na qual foi realizada a instrução de voo e a verificação de perícia ou, no caso de licença de aluno piloto, deve corresponder à categoria pertinente ao curso que o aluno tenha cursado ou esteja cursando. (b) Revalidação da habilitação de categoria: (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (i) conhecimentos: deve demonstrar que mantém seus conhecimentos atualizados em relação aos assuntos constantes na seção deste regulamento que estabelece o requisito de conhecimento aplicável à concessão da licença na qual esteja averbada a habilitação a ser revalidada; e (ii) perícia: deve demonstrar que mantém sua proficiência técnica ao nível estabelecido neste regulamento para o atendimento do requisito de perícia, concernente à concessão da licença na qual esteja averbada a habilitação a ser revalidada. (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o	(3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses. (...) (novo número) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de piloto de planador que comprovar que realizou no mínimo 30 (trinta) horas de voo, durante o período de validade da habilitação

titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Requisitos originais em claro desacordo com as melhores práticas internacionais.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

Contribuição n° 1201	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 1202	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1203	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1204	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1205	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1206	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1207	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1208	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1209	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1210	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1211	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1212	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1213	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1214	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1215	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1216	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1217	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1218	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250 reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1219	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1220	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250 reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1221	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1222	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1223	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1224	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1225	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1226	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1227	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1228	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1229	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1230	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1231	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1232	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1233	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1234	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1235	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1236	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1237	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1238	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1239	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1240	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1241	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1242	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1243	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1244	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1245	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1246	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.193 Concessão e revalidação de habilitação de categoria (2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 80 (oitenta) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 15 (quinze) horas nos últimos 6 (seis) meses.	(2) o titular de licença de piloto de dirigível, de planador e de balão livre pode solicitar a revalidação das respectivas habilitações de categoria após decorrido o período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, se atender aos seguintes requisitos: (3) O requisito de perícia somente pode ser dispensado para o titular de licença de piloto privado de dirigível, piloto de planador ou de balão livre que comprovar que realizou no mínimo 20 (vinte) horas de voo, na categoria de aeronave correspondente à habilitação a ser revalidada, durante o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (cinco) horas nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção deste parágrafo 3, por termos a certeza de que o mesmo inviabilizará a prática de tal atividade (piloto de planador por exemplo) desportivamente. Ou seja, aquele individuo que pratica o vôo a vela, com dificuldade financeira, superando talvez uma frustração de ter a aviação como profissão, não terá a menor condição financeira de voar, por exemplo, 15 horas nos últimos 6 meses, o que muitas vezes é o mesmo do que 30 operações nos últimos 6 meses, o que matematicamente nos dita 5 vôos por mês. Considerando que o preço médio de um reboque e um vôo de planador de 30 minutos custa aproximadamente 250	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisaso, podendo ser alterado.

reais, isto resulta em um orçamento mensal de 1250 reais, só para a manutenção da habilitação de piloto de planador. Resumindo, isto é utópico, mesmo para países de primeiro mundo. Solicitamos a redução para 20 (vinte) horas de vôo para o período de validade da habilitação, sendo pelo menos 5 (horas) nos últimos 6 (seis) meses. Estes valores em questão trazem um valor médio aceitável, considerando-se que em muitos países no mundo nem trazem como exigência este nível de experiência, sem afetar desta forma a Segurança, mantendo um Gerenciamento de Risco aceitável.	

Contribuição n° 1247	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 3 (três) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data dessa verificação. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado o estabelecido no parágrafo experiência recente deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a alteração do texto acima proposto, principalmente o que se encontra em negrito, pois a carga horária sugerida é demasiadamente elevada e a mesma não é encontrado em legislação internacional, sendo totalmente desnecessário a menos que exista um estudo que a justifique. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A experiência recente é para aqueles pilotos que já possuem uma habilitação.

Contribuição n° 1248	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade d treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1249	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 3 (três) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data dessa verificação. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado o estabelecido no parágrafo experiência recente deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a alteração do texto acima proposto, principalmente o que se encontra em negrito, pois a carga horária sugerida é demasiadamente elevada e a mesma não é encontrado em legislação internacional, sendo totalmente desnecessário a menos que exista um estudo que a justifique. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A experiência recente é para aqueles pilotos que já possuem uma habilitação.

Contribuição n° 1250	
Colaborador: : julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe aviões multimotores terrestres propicia a concessão ou revalidação da habilitação da classe aviões monomotores terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe anfíbios propicia a concessão ou revalidação das habilitações correspondentes da classe aviões terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica de tipo da categoria avião propicia a concessão ou revalidação das habilitações de classes monomotor e multimotor terrestres. A concessão ou revalidação das habilitações de piloto agrícola, piloto rebocador de planadores e piloto lançador de pára-quedistas propicia a concessão ou revalidação da habilitação de classe correspondente na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação. Quando se tratar da categoria helicóptero, será considerado o tipo de helicóptero utilizado na verificação de perícia para concessão ou revalidação das referidas habilitações	A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe aviões multimotores terrestres propicia a concessão ou revalidação da habilitação da classe aviões monomotores terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe anfíbios propicia a concessão ou revalidação das habilitações correspondentes da classe aviões terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica de tipo da categoria avião propicia a concessão ou revalidação das habilitações de classes monomotor e multimotor terrestres. A concessão ou revalidação das habilitações de piloto agrícola, piloto rebocador de planadores e piloto lançador de pára-quedistas propicia a concessão ou revalidação da habilitação de classe correspondente na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação. Quando se tratar da categoria helicóptero, será considerado o tipo de helicóptero utilizado na verificação de perícia para concessão ou revalidação das referidas habilitações.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a inclusão texto acima, o mesmo não foi abordado na minuta proposta. Este foi retirado do RBHA 61 e é extremamente racional pelo principio que se o piloto foi avaliado no equipamento que requer maior habilidade e/ou destreza logicamente tem direito a revalidação da habilitação de grau inferior.	Sugestão não acatada. O piloto deverá estar qualificado e habilitado nas aeronaves que realizar o treinamento.

Contribuição n° 1251	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 3 (três) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data dessa verificação. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado o estabelecido no parágrafo experiência recente deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a alteração do texto acima proposto, principalmente o que se encontra em negrito, pois a carga horária sugerida é demasiadamente elevada e a mesma não é encontrado em legislação internacional, sendo totalmente desnecessário a menos que exista um estudo que a justifique. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A experiência recente é para aqueles pilotos que já possuem uma habilitação.

Contribuição n° 1252	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe aviões multimotores terrestres propicia a concessão ou revalidação da habilitação da classe aviões monomotores terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe anfíbios propicia a concessão ou revalidação das habilitações correspondentes da classe aviões terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica de tipo da categoria avião propicia a concessão ou revalidação das habilitações de classes monomotor e multimotor terrestres. A concessão ou revalidação das habilitações de piloto agrícola, piloto rebocador de planadores e piloto lançador de pára-quedistas propicia a concessão ou revalidação da habilitação de classe correspondente na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação. Quando se tratar da categoria helicóptero, será considerado o tipo de helicóptero utilizado na verificação de perícia para concessão ou revalidação das referidas habilitações.	A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe aviões multimotores terrestres propicia a concessão ou revalidação da habilitação da classe aviões monomotores terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe anfíbios propicia a concessão ou revalidação das habilitações correspondentes da classe aviões terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica de tipo da categoria avião propicia a concessão ou revalidação das habilitações de classes monomotor e multimotor terrestres. A concessão ou revalidação das habilitações de piloto agrícola, piloto rebocador de planadores e piloto lançador de pára-quedistas propicia a concessão ou revalidação da habilitação de classe correspondente na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação. Quando se tratar da categoria helicóptero, será considerado o tipo de helicóptero utilizado na verificação de perícia para concessão ou revalidação das referidas habilitações
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a inclusão texto acima, o mesmo não foi abordado na minuta proposta. Este foi retirado do RBHA 61 e é extremamente racional pelo principio que se o piloto foi avaliado no equipamento que requer maior habilidade e/ou destreza logicamente tem direito a revalidação da habilitação de grau inferior.	Sugestão não acatada. O piloto deverá estar qualificado e habilitado nas aeronaves que realizar o treinamento.

Contribuição n° 1253	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 1254	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade d treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1255	
Colaborador: Mário Roberto Eugênio dos Santos mariobeto@pop.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197; Letra c: 15 horas para inclusão de aeronave MLTE, é impossível qualquer comandante (aluno) realizar sem estar realizando vôo com passageiros.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O valor da hora de uma aeronave MLTE é altíssimo. Hoje é cobrado 3 pousos diurnos, 2 pousos noturnos e 2 hs de vôo em condições IFR para cheque de Tipo?????	Não há texto sugerido.

Contribuição n° 1256	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1257	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1258	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1259	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1260	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1261	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1262	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1263	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1264	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1265	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1266	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1267	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1268	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1269	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1270	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1271	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1272	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1273	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1274	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1275	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1276	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1277	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1278	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1279	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1280	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1281	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1282	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1283	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1284	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1285	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1286	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1287	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1288	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1289	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1290	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1291	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1292	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1293	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1294	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1295	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1296	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1297	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1298	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1299	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.197 Concessão de habilitação de classe (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: o solicitante deve ter concluído, com aproveitamento, curso teórico-prático específico sobre pilotagem de aeronave anfíbia abrangendo, no mínimo, 2 (duas) horas de instrução em voo em modelo do avião anfíbio a ser usado na verificação de perícia, e incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução do número de horas para 2, uma vez que entendemos ser possível abranger toda a carga de conhecimento necessária da instrução neste período. Mais uma vez questionamos a importância de termos legislações que fomentem a aviação civil geral brasileira, sem a elevação desnecessária dos custos da formação do piloto. O que devemos sim é investir na qualidade, e não aumentarmos arbitrariamente a quantidade do treinamento. Lembramos mais uma vez que a legislação traz os mínimos, cabendo ao instrutor a responsabilidade da liberação do aluno.	Sugestão não acatada. A quantidade de horas é a mesma do RBHA 61.

Contribuição n° 1300	
Colaborador: João Vitor Albiero Sayão joao0800@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE K HABILITAÇÃO DE TIPO (2) conhecimentos teóricos: (i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico para o tipo da aeronave (ground school) aprovado pela ANAC	Exigir somente conclusão em ground school, não sendo nos últimos 12 meses, exigindo apenas a parte (ii) onde cita a aprovação em prova teórica. Sugestão: (2) conhecimentos teóricos: (i) ter concluído, com aproveitamento, curso teórico para o tipo da aeronave (ground school) aprovado pela ANAC. Se não houver curso aprovado pela ANAC para o tipo no Brasil, a instrução teórica pode ser ministrada por um piloto comercial ou de linha aérea titular de habilitação válida no tipo e habilitação válida de instrutor de voo para a categoria correspondente; (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de tipo requerida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Com o texto proposto, o candidato a habilitação em um tipo deveria refazer o ground school todo ano caso a instrução leve mais tempo que isso, o que tornaria totalmente inviável, a sugestão é retirar a parte de 12 meses do ground-school deixando necessária somente a aprovação em prova teórica nos últimos 12 meses, essa sim, sendo revalidada todo ano.	Sugestão não acatada. A intenção é o piloto realizar, a cada ano, uma instrução teórico-prático do equipamento que está operando, contribuindo com a Segurança operacional.

Contribuição n° 1301	
Colaborador: Christiano cs-simonetti@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.211 Habilitação Tipo – O não reconhecimento do Ground School feito na fábrica fora do país ex. Agusta Westland, esses devem ser reconhecidos sim, pois foram realizados nos centros de treinamento do fabricante. Os vôos de instrução não podem conter pax ou carga, isso e outro absurdo logicamente não irá realizar manobras de emergência com pax, mais pousos, decolagens com segurança, o comandante (instrutor) já mais irá colocar a sua vida e dos ocupantes em riso e seu emprego também, esse tipo de colocação que foi feita somente irá onerar mais ainda os proprietários de aeronaves e alunos (pilotos). Os vôos de instrução devem valer com pax ou carga. Exame de perícia deve ser realizado em simulador C ou D aprovado pela ANAC, essa colocação vai onerar mais ainda os proprietários e pilotos que buscam se qualificar, os preços de simuladores são altos, e normalmente os simuladores são feitos em outros paises. O exame de perícia deve ser realizado nas aeronaves, e colocar como opção os simuladores. 61.231 Habilitação de Instrutor de Vôo. 200 horas em comando, isso só vai complicar mais a formação, pois a grande maioria tira a carteira de instrutor para ter seu primeiro emprego e adquirir experiência e horas, aonde que o aluno vai fazer as 200horas? Pagar? O alto custo da formação já restringe a formação,	

principalmente na categoria helicóptero. Habilitação deve seguir como os dias de hoje. Hoje a formação de um piloto principalmente de helicóptero e muito cara, e as regulamentações que vocês querem colocar só vai dificultar a formação, temos que adaptar o regulamento a nossa realidade principalmente financeira, não podemos simplesmente copiar da FAR.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa, nem texto sugerido.

Contribuição n° 1302	
Colaborador: João Lúcio Chaves de Melo chavesjlm@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube do Estado de Minas Gerais
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (4) perícia: (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(ii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave correspondente à habilitação pretendida ou em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) CANCELAR ou: (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver, no país, provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Deve ficar à critério do requerente o meio pelo qual terá sua perícia verificada. Sabemos que no Brasil existem muito poucos simuladores de vôo nas classes C e D e obrigar o requerente a custaer um vôo de verificação no exterior ou mesmo fora de sua base, tendo aeronave disponível no seu local de operação, não soa coerente. Há anos a prática de vôos de verificação tem sido feita em vôo real e o índice de acidentes nesses vôos é quase ZERO, portanto, desprezível.	Sugestão não acatada. A intenção é melhorar a qualidade do treinamento nas aeronaves tipo, contribuindo com a segurança Operacional.

Contribuição n° 1303	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (3) instrução: (i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico-prático realizado de acordo com o estabelecido no programa de treinamento aprovado pela ANAC do fabricante da aeronave, do centro de treinamento ou da empresa operadora da aeronave, conforme aplicável;	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, contradiz o previsto em experiência recente, conflita com o 61.213(a)(2)(i) e 61.213(a)(3)(v), onera desnecessariamente o piloto que esta custeando sua qualificação. Tal proposta criaria um cartel entorno da instrução. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A intenção é o piloto realizar, a cada ano, uma instrução teórico-prático do equipamento que está operando, contribuindo com a Segurança operacional.

Contribuição n° 1304	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (3) instrução: (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, onera desnecessariamente o piloto que esta custeando sua qualificação. A opção de realizar o treinamento em aeronave ou simulador deve ser do piloto ou da empresa. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A intenção é o piloto realizar, a cada ano, uma instrução teórica do equipamento que está operando.

Contribuição n° 1305	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (4) perícia: (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, onera desnecessariamente o piloto que esta custeando sua qualificação. A opção de realizar o treinamento em aeronave ou simulador deve ser do piloto ou da empresa. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A intenção é o piloto realizar, a cada ano, uma instrução teórica do equipamento que está operando.

Contribuição n° 1306	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois não permite que piloto que pretende voar apenas VFR se habilite em aeronave tipo e assim cria uma restrição desnecessária. A letra “e” ao fim do parágrafo causa interpretação dúbia dando a impressão que deve se atender o parágrafo seguinte também. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1307	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois não permite que piloto que pretende voar apenas VFR se habilite em aeronave tipo e assim cria uma restrição desnecessária. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1308	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

IFR. A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Tal sugestão não atende a justificativa de adequação a legislação internacional. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1309	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia pode ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possível de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1310	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (4) perícia: (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, onera desnecessariamente o piloto que esta custeando sua qualificação. A opção de realizar o treinamento em aeronave ou simulador deve ser do piloto ou da empresa. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis se realizadas em simulador.

Contribuição n° 1311	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois não permite que piloto que pretende voar apenas VFR se habilite em aeronave tipo e assim cria uma restrição desnecessária. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1312	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois não permite que piloto que pretende voar apenas VFR se habilite em aeronave tipo e assim cria uma restrição desnecessária. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1313	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (3) instrução: (i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico-prático realizado de acordo com o estabelecido no programa de treinamento aprovado pela ANAC do fabricante da aeronave, do centro de treinamento ou da empresa operadora da aeronave, conforme aplicável;	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, contradiz o previsto em experiência recente, conflita com o 61.213(a)(2)(i) e 61.213(a)(3)(v), onera desnecessariamente o piloto que esta custeando sua qualificação. Tal proposta criaria um cartel entorno da instrução. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A intenção é o piloto realizar, a cada ano, uma instrução teórico-prático do equipamento que está operando, contribuindo com a Segurança operacional.

Contribuição n° 1314	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (3) instrução: (i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico-prático realizado de acordo com o estabelecido no programa de treinamento aprovado pela ANAC do fabricante da aeronave, do centro de treinamento ou da empresa operadora da aeronave, conforme aplicável;	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, contradiz o previsto em experiência recente, conflita com o 61.213(a)(2)(i) e 61.213(a)(3)(v), onera desnecessariamente o piloto que esta custeando sua qualificação. Tal proposta criaria um cartel entorno da instrução. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A intenção é o piloto realizar, a cada ano, uma instrução teórico-prático do equipamento que está operando, contribuindo com a Segurança operacional.

Contribuição n° 1315	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (3) instrução: (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, onera desnecessariamente o piloto que esta custeando sua qualificação. A opção de realizar o treinamento em aeronave ou simulador deve ser do piloto ou da empresa. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A intenção é o piloto realizar um instrução propriamente dita, permitindo que o mesmo adquira os conhecimentos da aeronave, não colocando em riscos eventuais passageiros.

Contribuição n° 1316	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (4) perícia: (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, onera desnecessariamente o piloto que esta custeando sua qualificação. A opção de realizar o treinamento em aeronave ou simulador deve ser do piloto ou da empresa. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis se realizadas em simulador.

Contribuição n° 1317	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois não permite que piloto que pretende voar apenas VFR se habilite em aeronave tipo e assim cria uma restrição desnecessária. A letra “e” ao fim do parágrafo causa interpretação dúbia dando a impressão que deve se atender o parágrafo seguinte também. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1318	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois não permite que piloto que pretende voar apenas VFR se habilite em aeronave tipo e assim cria uma restrição desnecessária. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A intenção é o piloto realizar uma instrução propriamente dita, permitindo que o mesmo adquira os conhecimentos da aeronave, não colocando em riscos eventuais passageiros.

Contribuição n° 1319	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

IFR. A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Tal sugestão não atende a justificativa de adequação a legislação internacional. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1320	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia pode ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente poderão ser realizadas em simulador.

Contribuição n° 1321	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

IFR. A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Tal sugestão não atende a justificativa de adequação a legislação internacional. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1322	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.(iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia pode ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possível de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1323	
Colaborador: João Lúcio Chaves de Melo chavesjlm@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube do Estado de Minas Gerais
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 (a) (3) (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução. (iv) A autorização especial para realização de voos de instrução é dispensada para concessão da primeira habilitação de tipo para pilotos privados nas categorias helicóptero e aeronave de decolagem vertical.	(iii) Os vôos de instrução a fim de atender aos itens (i) e (ii) desta seção devem ser vôos locais e ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução. Caso o piloto em instrução não seja detentor de uma habilitação de tipo, um mínimo duas horas de vôo local deverão ser realizadas a fim de cumprir instrução específica de vôo por instrumento (IFR) no tipo de aeronave pretendido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme está redigido no anexo, o artigo fica extremamente restritivo, nivela por baixo todos os pilotos e ainda fica extremamente oneroso para os operadores. Na redação proposta, os vôos em rota para treinamento IFR poderão ser aproveitados pelo operador da aeronave. Tal situação melhoraria o processo de qualificação do piloto que, uma vez tendo realizado os vôos locais para atingir a proficiência requerida em (i) e (ii) entraria na instrução em rota/IFR. Já os pilotos menos experientes, teriam que fazer os vôos locais também para o treinamento IFR antes de poderem entrar na instrução em rota. O que de forma alguma é necessário para um piloto que tenha	Sugetão não acatada. O tempo de instrução ou de voo serão determinados pelo programa de instrução que deverá ser aprovado pela ANAC.

habilitação tipo C550 e passe a voar um B200, por exemplo	

Contribuição n° 1324	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 (4)(ii)	Redação proposta: “O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo aprovado pela ANAC. Dependendo da Classe do simulador, o exame de perícia deve ser complementado por exame realizado em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida, conforme abaixo especificado: Simulador Classe A – Voo local de 3 horas – 10 decolagens e 10 pousos Classe B – Voo local – 5 decolagens e 5 pousos Classe C- Voo local – 5 decolagens e 5 pousos Classe D- De acordo com a experiência do Piloto.”
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 1325	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (4) perícia: (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.	Acrescentar a classe B. ... em simulador de voo classe B, C ou D. Os simuladores de voo Classes B e C exigem voo local na aeronave e 05 decolagens e 05 aterrissagens.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 1326	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (2) conhecimentos teóricos: (i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico para o tipo da aeronave (ground school) aprovado pela ANAC. Se não houver curso aprovado pela ANAC para o tipo no Brasil, a instrução teórica pode ser ministrada por um piloto comercial ou de linha aérea titular de habilitação válida no tipo e habilitação válida de instrutor de voo para a categoria correspondente;	(i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico para o tipo da aeronave (ground school) aprovado pela ANAC. Se não houver curso aprovado pela ANAC para o tipo no Brasil, a instrução teórica pode ser ministrada por um piloto comercial ou de linha aérea titular de habilitação válida no tipo e habilitação válida de instrutor de voo para a categoria correspondente, condicionado a comprovar uma experiência mínima de 200 horas de voo no mesmo tipo/modelo de aeronave.”
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acredito que se não houver curso aprovado pela ANAC para o tipo no Brasil, o PLA ou PC (com INVA) podem sim ministrar o ground school (isso está correto!!!). Porém, pensando na Segurança Operacional, não seria mais adequado estipular um mínimo de experiência na aeronave para que ele possa ministrar tal instrução? Isto evitaria que, por exemplo, um PC que recém tenha incluído um TIPO na carteira, tenha a autonomia de ministrar instrução de ground school para outro piloto. O fato dele ter que ser instrutor já é um adianto, mas na seção	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

RBAC 61.233 (a) (4) (i), que trata da concessão de habilitação de instrutor de voo, as 200 horas são em relação à categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo. Aqui a proposta é que, além de ser um instrutor habilitado, ele deve possuir 200 horas no tipo/modelo para ministrar o Ground School. Obviamente que estas 200 horas são apenas minha sugestão, outros valores (100, 150, 250...) poderão ser estudados.	

Contribuição n° 1327	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1328	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1329	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possível de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1330	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1331	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1332	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possível de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1333	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1334	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1335	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possível de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1336	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1337	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1338	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possível de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1339	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1340	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1341	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possível de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1342	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1343	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1344	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1345	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1346	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1347	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1348	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1349	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1350	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1351	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1352	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1353	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1354	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1355	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1356	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1357	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1358	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1359	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1360	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1361	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1362	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1363	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1364	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1365	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1366	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1367	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1368	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1369	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1370	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1371	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1372	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR. A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1373	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1374	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1375	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1376	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1377	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1378	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR. A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1379	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1380	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1381	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1382	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1383	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1384	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1385	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1386	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1387	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1388	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1389	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1390	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1391	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1392	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1393	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1394	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1395	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1396	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1397	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1398	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1399	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1400	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1401	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1402	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1403	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1404	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1405	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1406	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1407	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1408	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1409	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1410	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1411	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1412	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1413	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1414	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1415	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1416	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1417	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1418	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1419	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1420	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1421	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1422	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1423	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1424	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1425	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1426	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1427	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1428	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1429	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1430	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1431	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1432	
Colaborador: João Lúcio Chaves de Melo / chavesjlm@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube do Estado de Minas Gerais
Colaborador:	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. 61.213 4)... (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida	(ii) O exame de perícia para operação conforme RBHA 121 ou 135 deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. Tal exame de perícia somente poderá ser realizado em aeronave se não houver, no país, provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida. (iii) O exame de perícia, para operação conforme RBHA 91, pode ser realizado em aeronave própria do tipo ou em simulador de vôo reconhecido como válido ou certificado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 1433	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1434	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1435	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1436	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1437	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1438	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1439	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1440	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1441	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1442	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1443	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1444	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1445	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1446	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1447	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1448	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1449	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1450	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1451	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1452	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1453	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1454	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1455	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1456	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida; e (iii) para habilitação de tipo nas categorias helicóptero ou aeronave de decolagem vertical referente a aeronave certificada para operações de voo por instrumentos, o solicitante deve ser titular da habilitação de voo por instrumentos na categoria pertinente ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.	(a) O postulante a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisitos: (i) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações; (ii) para habilitação de tipo da categoria avião, ser titular de habilitação de voo por instrumentos na categoria avião ou possuir os requisitos necessários para a concessão de tal habilitação juntamente com a habilitação de tipo requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da necessidade de se possuir a Habilitação IFR para solicitação da Habilitação tipo se a aeronave é certificada IFR (item iii). O fato de a aeronave ter equipamentos disponíveis não significa que o helicóptero será operado nesta condição. O que determina a operação é a vontade do piloto em se operar VMC ou IMC, e aí sim, torna-se necessário a habilitação IFR.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

A democracia é baseada na liberdade de direito de um cidadão, e a legislação aeronáutica não pode cerceá-la sem um fundamento técnico que seja primordial. Embasamento: RBHA 61 § 61.151, subparte E, em vigor	

Contribuição n° 1457	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação. (iii) Para a realização da instrução prática em aeronave, o postulante à habilitação de tipo deverá solicitar formalmente à ANAC uma autorização especial para a realização de voos de instrução no modelo de aeronave pertinente à habilitação requerida. Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.	(D) para habilitações de tipo referentes operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem, cooperação da tripulação e uso de listas de verificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da proibição de que vôos de instrução não possam transportar passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução, ou de que pelo menos, se inclua uma observação de que desde que autorizados pela ANAC, os vôos de instrução poderão transportar passageiros. No caso de exemplares de aeronaves raras, em projetos de aviões históricos, como o de um DC-3 por exemplo, seria extremamente oneroso para projetos que desenvolvem e promovem a aviação brasileira o fato de se custear a instrução, sem o auxilio de passageiros. Uma vez que a aeronave é tipo e de que um instrutor habilitado estará	Sugestão não acatada. Como a própria expressão diz, o piloto deverá estar em instrução para que a qualidade da mesma seja mais bem transmitida e assimilada e não em voos comerciais com passageiros ou carga, pois o processo da emissão/revalidação da habilitação não estará finalizado.

responsável pela operação, uma vez que os passageiros tenham ciência da situação em questão, e obviamente dependendo do tipo de treinamento, não entendemos que a legislação deve cercear totalmente esta possibilidade. Entendemos sim, que a legislação deve ser abrangente o suficiente e bem escrita, para promover a segurança e o desenvolvimento da aviação concomitantemente. Entendemos também não ser necessário a autorização especial para a realização dos vôos de instrução prática no modelo da aeronave pertinente a Habilitação requerida. A nova filosofia de se formatar credibilidade à CIV é antagônica a esta burocracia de solicitação de instrução para tipo. Acarreta apenas mais trabalho para esta agência e a elevação dos custos.	

Contribuição n° 1458	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.213 Concessão de habilitação de tipo (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (iii) O exame de perícia pode ser realizado em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida.	(F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (ii) O exame de perícia deve ser realizado em simulador de voo classe C ou D, aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de perícia deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a remoção da obrigatoriedade do exame de perícia ser realizado em dispositivo de simulador de vôo. Obviamente o exame de perícia realizado em avião eleva os custos, mas é um direito do cidadão. Em alguns países do mundo e em algumas companhias, o exame de perícia em aeronave é inclusive obrigatório. Entendemos que esta é uma opção do solicitante, e portanto um direito do mesmo.	Sugestão não acatada. Algumas manobras, principalmente as de emergências, somente serão possíveis de serem realizadas em simulador.

Contribuição n° 1459	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, totalmente desnecessário uma vez que o curso teórico engloba todos os modelos do tipo e a operação da aeronave no que se refere a técnicas de pilotagem é comum, as diferenças são os limites operacionais o que é obrigação de cada piloto o estudo prévio. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1460	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança	Sem sugestões, aguardando esclarecimentos. Sem embasamento, aguardando esclarecimentos
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Tal restrição não tem fundamento em nenhuma legislação internacional	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1461	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, totalmente desnecessário uma vez que o curso teórico engloba todos os modelos do tipo e a operação da aeronave no que se refere a técnicas de pilotagem é comum, as diferenças são os limites operacionais o que é obrigação de cada piloto o estudo prévio. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1462	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança	Retirada do texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a retirada do texto acima proposto, pois o mesmo não é encontrado em legislação internacional, totalmente desnecessário uma vez que o curso teórico engloba todos os modelos do tipo e a operação da aeronave no que se refere a técnicas de pilotagem é comum, as diferenças são os limites operacionais o que é obrigação de cada piloto o estudo prévio. Tal sugestão tem o propósito de atender a justificativa, exposta por esta agencia, de adequar a legislação brasileira à internacional, uma vez que essas não tem tal exigência. Cabe ressaltar que sequer existe tal Subparte nas legislações internacionais como o FAR 61 e o LAR 61	Sugestão não acatada. A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1463	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	Sem sugestões, aguardando esclarecimentos. Sem embasamento, aguardando esclarecimentos
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Tal restrição não tem fundamento em nenhuma legislação internacional	Sugestão não acatada. A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1464	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	Sem sugestões, aguardando esclarecimentos. Sem embasamento, aguardando esclarecimentos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Tal restrição não tem fundamento em nenhuma legislação internacional	Sugestão não acatada. A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1465	
Colaborador: Fabiano Luiz Possi fpossi@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.215 (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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	(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 NÃOlimitam-se apenas à aeronave na qual tenha sido realizada a instrução e exame de perícia, não isentando o Instrutor dos registros na CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A definição de aeronaves TIPO, cabe SOMENTE AO FABRICANTE, pois este sabe suas diferenças e construção. Cabe ao órgão fiscalizador o cumprimento dos dispostos pelo fabricante. O FAA, não funciona desta maneira e não concorda com tal mudança, fiz contato direto com a autoridade aeronáutica americana para questionar se mais alguém no mundo trabalha desta maneira e a resposta foi uma interrogação gigantesca, ele respeita o TIPO e exige uma única habilitação para cada TIPO, não só o FAA mas TODOS OS ORGÃOS em todos os países.	Sugestão não acatada. A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

É impraticável , pois imaginem a situação, Uma empresa aérea que tenha AS50 e BH06 (que são TIPO), sendo modelos B, BA, B2 e B3 para os AS50 e JET B, B2, B3 para os BH06, o aeronauta que voa nesta empresa terá que pedir no mínimo 7 CHECKs e terá que ter em sua cartera 7 habilitações, 7 Cursos??? Isso é impossível, o Aeronauta nesta empresa vai passar 7 dos 12 meses correndo atrás das carteiras?	

Contribuição n° 1466	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1467	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1468	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1469	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1470	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1471	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1472	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1473	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1474	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1475	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1476	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1477	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1478	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1479	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1480	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1481	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1482	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1483	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1484	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1485	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1486	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1487	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1488	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1489	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1490	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1491	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1492	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1493	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1494	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1495	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1496	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1497	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1498	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1499	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1500	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1501	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	A habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1502	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	Estabelece a habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1503	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	Estabelece a habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1504	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	Estabelece a habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1505	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	Estabelece a habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1506	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	Estabelece a habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1507	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	Estabelece a habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1508	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	Estabelece a habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1509	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.215 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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que o piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos um esclarecimento maior deste artigo, uma vez que entendemos que o mesmo encontra-se com redação questionável. Pelo que entendemos, por exemplo, se um piloto realiza um exame de perícia em um Airbus executivo 319, estaria ele restrito, por exemplo, apenas a este equipamento? E quanto ao Airbus 320 executivo? E quanto a certificação dos programas de treinamento do fabricante no Brasil e da orientação do mesmo? Sem sugestões, aguardando esclarecimentos.	Estabelece a habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave sob seu designativo não dá, necessariamente, ao piloto a prerrogativa de operar todas as aeronaves pertencentes àquela habilitação, mas somente aqueles nas quais tiver recebido a devida instrução. Muitas vezes, é necessário realizar treinamento de diferenças ou adaptação para uma outra aeronave da mesma habilitação.

Contribuição n° 1510	
Colaborador: lucianocs [lucianocs@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	SUBPARTE L HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS 61.221 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de voo por instrumentos relativa às licenças de piloto para as categorias de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para a execução deste tipo de operação. 61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (a) O postulante a uma habilitação de voo por instrumentos deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto com, pelo menos, uma habilitação válida pertencente à categoria de aeronaves para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; (2) aptidão física: ser titular de CCF de 1ª classe válido; (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (A) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes aos voos por instrumentos; métodos e procedimentos apropriados aos serviços de controle de tráfego aéreo; (B) conhecimentos técnicos sobre aeronaves da categoria para a

	qual é solicitada a habilitação: (*1*) utilização, limitações e condições de funcionamento dos equipamentos de aviônica e dos instrumentos necessários ao controle e navegação em condições de voo por instrumentos ou condições meteorológicas abaixo dos mínimos para voos visuais das aeronaves da categoria para a qual é solicitada a habilitação; utilização e limitações do piloto automático; e (*2*) erros de bússola e indicador de proa em curvas e acelerações; limites operacionais dos instrumentos giroscópios e efeitos de precessão; métodos e procedimentos em caso de falha dos diversos tipos de instrumentos de voo. (C) desempenho e planejamento de voo: (*1*) preparativos e verificações prévias necessárias ao voo em condições de voo por instrumentos; e (*2*) planejamento operacional; preparação e apresentação de planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos de ajuste de altímetro. (D) desempenho e limitações humanas requeridas ao voo por instrumentos, incluindo princípios de gerenciamento de ameaças e erros; (E) meteorologia: (*1*) aplicação da meteorologia aeronáutica no voo por instrumentos; interpretação e utilização das informações, mapas e previsões; códigos e abreviaturas; procedimentos para obtenção de informações meteorológicas e uso destas; altimetria; Data da emissão: xx de yyyyy de zzzz RBAC nº 61 Emenda n° 00 **Origem:** SSO 67/97 Fls. _____ _____ Rubrica (*2*) causas, reconhecimento e efeitos da formação de gelo nos motores, célula e rotor (quando se tratar de categoria helicóptero), procedimentos de penetração de zonas frontais; forma de evitar

	condições meteorológicas perigosas; e (*3*) fenômenos especiais, incluindo tesoura de vento e turbulência em céu claro. (F) navegação aérea: (*1*) navegação aérea prática com utilização de auxílios de rádio-navegação; e (*2*) utilização, precisão e confiabilidade dos sistemas de navegação empregados nas fases de saída, voo em rota, de aproximação e de aterrissagem; identificação de auxílios de rádio-navegação. (G) procedimentos operacionais: (*1*) a aplicação dos procedimentos operacionais de gerenciamento de ameaças e erros; (*2*) interpretação e utilização de documentos aeronáuticos, como os AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas e cartas de procedimentos de voo por instrumentos para saída, voo em rota, descida e aproximação; e (*3*) procedimentos de precaução e emergência; medidas de segurança relativas ao voo em condições de voo por instrumentos; critérios para ultrapassar obstáculos. (H) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia de rádio-comunicação aplicáveis às operações em condições de voo por instrumentos; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de voo por instrumentos referente à categoria de aeronave requerida; (4) instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em duplo comando em aeronave da categoria para qual é

	requerida a habilitação de voo por instrumento. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: (i) procedimentos anteriores ao voo, inclusive utilização do manual de voo ou documento equivalente e dos documentos pertinentes aos serviços de controle de tráfego aéreo para a preparação de um plano de voo em condições de voo por instrumentos; (ii) inspeção de pré-voo, utilização de lista de verificações, táxi e verificações antes da decolagem; (iii) procedimentos e manobras para operações em voo por instrumentos em condições normais, anormais e de emergência que compreendam, no mínimo: (A) transição ao voo por instrumentos na decolagem; (B) saídas e aproximações por instrumentos padronizadas; (C) procedimentos de voo por instrumentos em rota; (D) procedimentos de espera; (E) aproximações por instrumentos nos mínimos especificados; (F) procedimento de arremetida por instrumentos; e (G) aterrissagem a partir de aproximações por instrumentos. Data da emissão: xx de yyyy de zzzz RBAC nº 61 Emenda n° 00 **Origem:** SSO (v) quando aplicável, voo por instrumentos em operação monomotora simulada em aeronaves multimotoras. 68/97 Fls. _____ _____ Rubrica (iv) manobras em voo e características peculiares de voo; e (v) quando aplicável, voo por instrumentos em operação monomotora simulada em aeronaves multimotoras. (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a

	habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. (6) perícia: deve ter demonstrado sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados no parágrafo (d) desta seção com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de voo por instrumentos confere ao seu titular, e para: (i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros; (ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego; (iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão; (iv) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem; (v) aplicar conhecimentos aeronáuticos; e (vi) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. 61.225 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de voo por instrumentos são as de pilotar, em condições de voo por instrumentos, aeronaves da categoria correspondente à licença em que tenha sido averbada a habilitação referida. (b) Para que as prerrogativas da habilitação de voo por instrumentos possam ser exercidas em aeronaves multimotoras, o solicitante deve ter demonstrado para um examinador credenciado ou INSPAC, em aeronave desta classe ou tipo, capacidade de

	operá-la exclusivamente por instrumentos, em condições simuladas de um motor inoperante. (c) As prerrogativas do titular da habilitação de voo por instrumentos deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de voo por instrumentos. (d) As prerrogativas do titular da habilitação de voo por instrumentos 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 voo por instrumentos ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de voo por instrumentos deve realizar instrução de readaptação ao voo por instrumentos com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em Data da emissão: xx de yyyyy de zzzz RBAC nº 61 Emenda n° 00 **Origem:** SSO 69/97 Fls. _____ _____ Rubrica condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de voo por instrumentos. Para pilotos empregados em empresas aéreas o restabelecimento das prerrogativas da habilitação de tipo deve ser feito nos termos do RBAC 121 ou RBAC 135, conforme aplicável.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**

OS PILOTOS COMERCIAIS DE AERONAVES DE ASA FIXA (AVIÃO)OU PILOTOS DE LINHA AÉREA DE AERONAVES DE ASA FIXA (AVIÃO), QUE POSSUAM O CERTIFICADO DE HABILITAÇÃO TÉCNICA DE VVO POR INSTRUMENTOS (IFR / MULTIMOTOR), QUE ESTEJAM COM SEUS CHTs EM DIA (DEVIDAMENTE CHECADOS PELOS INSPETORES CHECADORES DA ANAC) E QUE POSSUAM HABILITAÇÃO DE PILOTO COMERCIAL DE HELICÓPTERO OU HABILITAÇÃO DE PLIOTO DE LINHA AÉREA DE HELICÓPTERO OU MESMO O CERTIFICADO DE CONHECIMENTO TÉCNICO (CCT) DE PILOTO DE LINHA AÉREA DE HELICÓPTERO (PLAH), ESTARÃO DISPENSADOS DAS EXIGÊNCIAS PARA OBTENÇÃO DO CHT H PODENDO OS MESMOS INGRESSAREM DIRETAMENTE NOS TREINAMENTOS DAS EMPRESAS OPERADORAS DE AERONAVES DE ASAS ROTATIVAS(HELICÓPTEROS), DEVENDO SOMENTE CUMPRIR COM OS PROGRAMAS DE TREINAMENTO DAS MESMAS PARA OS EQUIPAMENTOS A QUE SE DESTINRÃO COMO PILOTOS, SUBMETENDO-SE QUANDO PRONTOS NOS EQUIPAMENTOS EM UESTÃO AO CHEQUE DA ANAC, OBJETIVANDO RETIRAR O CERTIFICADO DE HABILITAÇÃO TÉCN ICA DE VOO POR INSTRUMENTO PARA HELICÓPTERO (IFRH), POR SEREM PESSOAS MAIS QUE CAPACITADAS PARA O VOO EM CONDIÇÕES IMC. EM ESPECÍFICO PARA INGRESSO NAS EMPRESAS OFFSHORI QUE HOJE EXIGEM (POR IMPOSIÇÃO ABSURDA DO ÓRGÃO COMPETENTE) HABILITAÇÃO IFRH PARA PODER CONTRAR UM PILOTO PARA ENTRAR EM TREINAMENTO MESMO ELE TENDO IFR A .	Sugestão não acatada. O piloto deverá realizar os requisitos mínimos para a emissão do IFR, com o intuito de se familiarizar com o tipo de operação na categoria da aeronave que desejar.

ABSURDO QUERER FAZER COM QUE UM PILOTO DE ASA FIXA (AVIÃO), DEVIDAMENTE HOMOLOGADO PARA VOOS POR INSTRUMENTO, SENDO ELE TAMBÉM PILOTO DE HELICÓPTERO, TENHA QUE SE SUBMETER AS EXIGÊNCIAS PARA RETIRADA DO CERTIFICADO DE HABILITAÇÃO TÉCNICA DE VOOS POR INSTRUMENTO DE HELICÓPTERO, JÁ QUE AS EXIGÊNCIAS PARA HAVILITAÇÃO DE VOO POR IFR DE HELICÓPTERO SÃO AS MESMAS PARA RETIRADA DA HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTO DE AVIÃO. NÃO É BARATO, AS ESCOLAS NÃO SÃO HOMOLOGADAS E NEM EXISTE HELICÓPTEROS À DISPOSIÇÃO PARA SE CHECAR O IFRH, FICANDO OS PILOTOS DE AERONAVES DE ASAS FIXAS HABILITADOS PARA VOOS IFR QUE TAMBÉM SÃO PILOTOS DE HELICÓPTERO, PREJUDICADOS PARA INGRESSO NAS COMPANHIAS AÉREAS DE HELICÓPTEROS POR NÃO TEREM O CHT DE VOO POR INSTRUMENTO DE HELICÓPTERO. DEVE-SE SOMENTE EXIGIR DAS PESSOAS QUE PRETENDAM INGRESSAR NAS COMPANHIAS AÉREAS DE HELICÓPTERO E QUE NÃO POSSUAM AINADA O CERTIFICADO DE HABILITAÇÃO DE VOOS POR INSTRUMENTOS DE HELICÓPTERO POREM JÁ POSSUAM O IFR DE AVIÃO CHECADO QUE : SEJAM NO MINIMO PILOTO COMERCIAL DE HELICÓPTERO SEJAM PILOTOS CHECADOS PARA VOOS POR INSTRUMENTO APÓS TEINAMENTO NA PRÓPRIA EMPRESA, TENHAM	

HORAS MINIMAS EXIGIDAS PARA VOO NO EQUIPAMENTO A QUE SE DESTINA CHECAR. SUBMETAN-SE AO CHEQUE NATURAL EFETUADO PELOS INSPETORES DA ANAC PARA VOOS POR INSTRUMENTO.	

Contribuição n° 1511	
Colaborador: Marco Bedeschi [mabedeschi@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	Inclusão 01 : O Piloto detentor de duas Licenças (Piloto de Avião e Helicóptero), uma vez habilitado IFR em uma das Licenças (Avião ou Helicóptero) poderá requerer Habilitação IFR, mediante voo de recheque realizado em aeronave correspondente a Licença pretendida. Inclusão 02: Para fins de treinamento poderá ser feito vôo IFR/sob capota em aeronaves a pistão homologadas para tal, bem como cheque inicial IFR.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
- O vôo IFR é único, para Helicóptero e Aviões, não tendo justificativas para que o piloto faça outro curso prático, cumprindo os mesmo requisitos já realizados na Licença que possui, devemos tratar apenas como ambientação. Necessitando apenas de uma adaptação do vôo no equipamento pretendido, no entanto os mínimos de revalidação atende essa ambientação. Devemos ter essa opção de Isenção de Curso uma vez que já é habilitado IFR em uma das Licenças. - Instrumentos usados em aviões, são os mesmo usados nos Helicópteros. - Procedimentos IFR de Helicópteros muitas das vezes, são as mesmas trajetórias dos aviões mudando apenas as MDA´s.	Sugestão não acatada. O piloto deverá ter o mínimo de horas para cada categoria, não somente uma avaliação prática. Já está previsto que as horas poderão ser realizadas em um dispositivo de treinamento para simulação de voo.

- Às vezes até existe procedimento IFR exclusivo para Helicópteros, mas à essência do vôo e regulamentação é a mesma. - A Ambientação IFR no equipamento já é muito trabalhada no próprio curriculum do simulador de vôo TIPO. Inclusive são treinadas várias situações de emergência em condições atmosféricas adversas. - Os instrumentos de vôo quando convencionais (VOR, ADF, DME), quando com tecnologia embarcada (Glass cockpit), são os mesmo em Helicópteros e Aviões. - Normalmente os simuladores usados para cumprimento de experiência mínima de IFR-H, são simuladores de aviões. Justificativa 02 - Dois pesos e duas medidas: no caso do avião, o piloto pode checar IFR em um C-150, motor a pistão, porque que no caso do helicóptero, não se pode checar IFR em motor a pistão? - Nenhum treinamento IFR é feito pelas escolas em condições reais de instrumento, os vôos são sempre sob capota e em condições de vôo visual, sob regras de vôo por instrumento. - Nenhum vôo de cheque em aeronaves de pequeno porte, é feito em condições reais instrumento. - O mesmo país que não autoriza cheque IFR em helicóptero a pistão, convalida habilitação IFR de pilotos que checaram IFR em Robinson 44 nos Estados Unidos. - Dois pesos e duas medidas: Em companhias aéreas o piloto faz o cheque em rota com passageiros ou carga a bordo, porque que em aviação executiva, ou táxi aéreo, principalmente OFF-shore, não pode fazer instrução em rota com passageiros? Não estamos falando de instrução inicial, estamos falando de pilotos, não há motivos para tal restrição que a meu ver, sem embasamento legal.	

Contribuição n° 1512	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor, FAR 61 e LAR 61	

Contribuição n° 1513	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC.	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	

Contribuição n° 1514	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR. Principalmente os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1515	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1516	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 1517	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 1518	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor, FAR 61 e LAR 61.	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1519	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR. Principalmente os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1520	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1521	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

§ 61.173, subparte I, em vigor	

Contribuição n° 1522	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC.	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor, FAR 61 e LAR 61.	

Contribuição n° 1523	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1524	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR. Principalmente os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1525	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados. Pela ANAC, para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1526	
Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca etvan@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Seção 61.223 (a) (3) (ii) Conhecimentos teóricos (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de voo por instrumentos referente à categoria de aeronave requerida.	Seção 61.223 (a) (3) (ii) Conhecimentos teóricos (ii) ter sido aprovado, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de voo por instrumentos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1º Aspecto: Por se tratar de voo por instrumentos não há motivo para ser na CATEGORIA, pois os procedimentos e cartas são as mesmas para todas as categorias. Não existem cartas IAC, SID, STAR, ERC, etc. específicas por categorias (avião, helicóptero,) . 2º Aspecto: Os cursos de IFR e inclusive as provas da ANAC são as mesmas. 3º Aspecto: Considerando-se que esta redação é a mesma das seções 61.213 (a) (2) (ii) - habilitação tipo- e 61.233 (2) (ii) –Instrutor , etc. Deixa dúvidas se é a prova de equipamento ou o exame de 5 disciplinas. Se for o exame, o prazo de 12 meses é muito curto, principalmente devido aos custos de formação. Hoje são 24 e pode chegar a 48 meses.	Sugestão não acatada. Os exames teóricos são diferentes para cada categoria.

Contribuição n° 1527	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223(5)(ii) (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado	Manter a redação contida no RBHA 61, ou seja: 40 horas de voo por instrumento, das quais 30 horas podem ser substituídas por 30 horas de treinamento em simulador de voo aprovado pela ANAC, com esta finalidade
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Por exemplo, o simulador de voo da aeronave EMB-110 – Bandeirante, com sistema de movimento e com QTG aprovado anualmente pela ANAC, tem contribuído muito para a Segurança de Voo, treinando pilotos da FAB e de mais seis países, principalmente, pelas suas excelentes qualidades em Voo por Instrumentos. Operadores de Cuba, EUA, Uruguai, Chile e Colômbia utilizam este equipamento para treinamento, mas não compreendemos a razão pela qual os operadores brasileiros, segundo o RBHA 135 e 91 não o utilizam. Temos um índice elevado de acidentes, com aeronaves deste modelo, no Brasil.	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados. Pela ANAC, para que se possa conceder ou não as reduções possíveis. Vale acrescentar que as Escolas e/ou Centros de Treinamento, necessitam estar certficados para a realização da instrução IFR, em dispositivos de treinamento ou aeronaves, para a contagem de horas.

Contribuição n° 1528	
Colaborador: Flavio Letaif Milanez flaviomilanez@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	Inclusão 01 : O Piloto detentor de duas Licenças (Piloto de Avião e Helicóptero), uma vez habilitado IFR em uma das Licenças (Avião ou Helicóptero) poderá requerer Habilitação IFR, mediante voo de recheque realizado em aeronave correspondente a Licença pretendida. Inclusão 02: Para fins de treinamento poderá ser feito vôo IFR/sob capota em aeronaves a pistão homologadas para tal, bem como cheque inicial IFR.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Justificativa 01 - O vôo IFR é único, para Helicóptero e Aviões, não tendo justificativas para que o piloto faça outro curso prático, cumprindo os mesmo requisitos já realizados na Licença que possui, devemos tratar apenas como ambientação. Necessitando apenas de uma adaptação do vôo no equipamento pretendido, no entanto os mínimos de revalidação atende essa ambientação. Devemos ter essa opção de Isenção de Curso uma vez que já é habilitado IFR em uma das Licenças. - Instrumentos usados em aviões, são os mesmo usados nos Helicópteros. - Procedimentos IFR de Helicópteros muitas das vezes, são as	Sugestão não acatada. O piloto deverá ter o mínimo de horas para cada categoria, não somente uma avaliação prática. Já está previsto que as horas poderão ser realizadas em um dispositivo de treinamento para simulação de voo.

mesmas trajetórias dos aviões mudando apenas as MDA´s. - Às vezes até existe procedimento IFR exclusivo para Helicópteros, mas à essência do vôo e regulamentação é a mesma. - A Ambientação IFR no equipamento já é muito trabalhada no próprio curriculum do simulador de vôo TIPO. Inclusive são treinadas várias situações de emergência em condições atmosféricas adversas. - Os instrumentos de vôo quando convencionais (VOR, ADF, DME), quando com tecnologia embarcada (Glass cockpit), são os mesmo em Helicópteros e Aviões. - Normalmente os simuladores usados para cumprimento de experiência mínima de IFR-H, são simuladores de aviões. Justificativa 02 - Dois pesos e duas medidas: no caso do avião, o piloto pode checar IFR em um C-150, motor a pistão, porque que no caso do helicóptero, não se pode checar IFR em motor a pistão? - Nenhum treinamento IFR é feito pelas escolas em condições reais de instrumento, os vôos são sempre sob capota e em condições de vôo visual, sob regras de vôo por instrumento. - Nenhum vôo de cheque em aeronaves de pequeno porte, é feito em condições reais instrumento. - O mesmo país que não autoriza cheque IFR em helicóptero a pistão, convalida habilitação IFR de pilotos que checaram IFR em Robinson 44 nos Estados Unidos. - Dois pesos e duas medidas: Em companhias aéreas o piloto faz o cheque em rota com passageiros ou carga a bordo, porque que em aviação executiva, ou táxi aéreo, principalmente OFF-shore, não pode fazer instrução em rota com passageiros? Não estamos falando de instrução inicial, estamos falando de pilotos, não há	

motivos para tal restrição que a meu ver, sem embasamento legal.	

Contribuição n° 1529	
Colaborador: André Castellini andre.castellini@bain.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
	61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2ª classe válido no caso de PP (e eventualmente de 1ª classe no caso de PC)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
No meu entendimento a CCF a ser exigida para PP IFR deve ser de 2ª classe (ou mesmo de 3ª classe). Exigir uma CCF de 1ª classe não se justifica e aumentará a incidência de vôos VFR em IMC, comprometendo a segurança de vôo Me parece que não houve acidentes (ou mesmo incidentes) por um PP IFR ter o CCF de 2ª classe ao invés de 1ª classe. Ou seja, não entendo os motivos porque um piloto PP IFR precise de ter uma CCF de 1ª classe (a não ser querer achar uma "desculpa" para que PPs, adequadamente qualificados, não voem conforme em IFR) Essa medida diminuirá a segurança de vôo pois fará que muitos pilotos voem VFR em IMC pois não terão tido a possibilidade de realizar o exame médico no HASP Além disso, pelo o que sei, o FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com	Sugestão não acatada. O RBAC está harmonizado com os regulamentos internacionais e pela complexidade da operação. O RBHA 67 ou o Regulamento que o substituir, informará com mais detalhes o assunto do CCF.

razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe.	

Contribuição n° 1530	
Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca etvan@hotmail.com	**Instituição:** Governo de Minas Gerais
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Seção 61.223 (a) (3) (ii) Conhecimentos teóricos (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de voo por instrumentos referente à categoria de aeronave requerida.	Seção 61.223 (a) (3) (ii) Conhecimentos teóricos (ii) ter sido aprovado, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de voo por instrumentos
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1º Aspecto: Por se tratar de voo por instrumentos não há motivo para ser na CATEGORIA, pois os procedimentos e cartas são as mesmas para todas as categorias. Não existem cartas IAC, SID, STAR, ERC, etc. específicas por categorias (avião, helicóptero,) . 2º Aspecto: Os cursos de IFR e inclusive as provas da ANAC são as mesmas. 3º Aspecto: Considerando-se que esta redação é a mesma das seções 61.213 (a) (2) (ii) - habilitação tipo- e 61.233 (2) (ii) –Instrutor , etc. Deixa dúvidas se é a prova de equipamento ou o exame de 5 disciplinas. Se for o exame, o prazo de 12 meses é muito curto, principalmente devido aos custos de formação. Hoje são 24 e pode chegar a 48 meses.	Sugestão não acatada. Os exames teóricos são diferentes para cada categoria.

Contribuição n° 1531	
Colaborador: ANDERSON BACCA COUTO andersonbacca@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos 61.223 (a)(4) - instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em duplo comando em aeronave da categoria para qual é requerida a habilitação de voo por instrumento. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos 61.223 (a)(4) - instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em duplo comando em aeronave homologada para voo por instrumento. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como atualmente somente helicópteros multi-motores são homologados para operação IFR, fato que torna inviável para um piloto arcar com um numero de horas para sua instrução, e com a grande escassez de pilotos IFRH no mercado e por não existir diferença alguma nas manobras, regras e mínimos nas operações IFR (tanto que as cartas de procedimentos são únicas para ambas as aeronaves), sugiro humildemente que reformulem esse texto para acabar de vez com a diferença de IFR-H e IFR-A, tornando a carteira de IFR única. Assim, o piloto de avião que tenha IFR em sua habilitação e fosse voar um helicóptero homologado IFR, bastaria fazer o treinamento do Tipo/IFR. A principio, pode não parecer uma grande mudança, mas vai beneficiar principalmente pilotos de helicopteros e as Operações Offshore. Um exemplo; Um piloto de helicóptero pequeno, um Jet Ranger, que também seja piloto de avião e que tenha IFR –A e que estaria entrando em instrução em um Agusta (helicoptero homologado IFR), hoje esse piloto precisaria fazer um treinamento IFRH mais o treinamento equipamento, são 15 horas so pro IFR. Minha proposta faria com	Sugestão não acatada. A instrução deverá ser na categoria da aeronave. Na experiência é que o piloto poderá utilizar horas das duas categorias, quando for o caso.

que ele precisasse na verdade fazer o treinamento no equipamento e uma adaptação de IFR no tipo, o que é feito em todo treinamento de TIPO/IFR, principalmente em simulador. Isso ajudaria muito as companhias de off-shore, pois conheço muitos pilotos de helicopteros que fazem o curso de Piloto Privado de Aviao e tiram o IFR-A so para abater o número de horas necessárias para o IFR-H, pois a carteira de IFR exige 40 horas, 15 é pra quem já tem o IFR-A, na esperança de isso ajudar em uma contratação para voar em uma empresa Off-shore. Um piloto que já tenha feito um treinamento (e checado) para a obter a CHT inicial de IFR já apreendeu, ou pelo menos já devia ter aprendido, todas as regras da Operação IFR, bastando agora treinar a operação do equipamento em IFR. Resumindo, minha idéia é que o piloto que já tenha feito o treinamento inicial de IFR, que são 40 horas de treinamento IFR (RBAC 61.223 (a)(5)) não necessita fazer mais treinamento Inicial de IFR em classe de aeronave, e sim o treinamento de TIPO/IFR. Espero que entendam e que eu possa ter ajudado.	

Contribuição n° 1532	
Colaborador: Johnny Udson Rocha Rodrigues j.udson@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	Inclusão 01 : O Piloto detentor de duas Licenças (Piloto de Avião e Helicóptero), uma vez habilitado IFR em uma das Licenças (Avião ou Helicóptero) poderá requerer Habilitação IFR, mediante voo de recheque realizado em aeronave correspondente a Licença pretendida. Inclusão 02: Para fins de treinamento poderá ser feito vôo IFR/sob capota em aeronaves a pistão homologadas para tal, bem como cheque inicial IFR.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Justificativa 01 - O vôo IFR é único, para Helicóptero e Aviões, não tendo justificativas para que o piloto faça outro curso prático, cumprindo os mesmo requisitos já realizados na Licença que possui, devemos tratar apenas como ambientação. Necessitando apenas de uma adaptação do vôo no equipamento pretendido, no entanto os mínimos de revalidação atende essa ambientação. Devemos ter essa opção de Isenção de Curso uma vez que já é habilitado IFR em uma das Licenças. - Instrumentos usados em aviões, são os mesmo usados nos Helicópteros. - Procedimentos IFR de Helicópteros muitas das vezes, são as	Sugestão não acatada. O piloto detentor das licenças de avião e helicóptero poderá abater horas na experiência.

mesmas trajetórias dos aviões mudando apenas as MDA´s. - Às vezes até existe procedimento IFR exclusivo para Helicópteros, mas à essência do vôo e regulamentação é a mesma. - A Ambientação IFR no equipamento já é muito trabalhada no próprio curriculum do simulador de vôo TIPO. Inclusive são treinadas várias situações de emergência em condições atmosféricas adversas. - Os instrumentos de vôo quando convencionais (VOR, ADF, DME), quando com tecnologia embarcada (Glass cockpit), são os mesmo em Helicópteros e Aviões. - Normalmente os simuladores usados para cumprimento de experiência mínima de IFR-H, são simuladores de aviões. Justificativa 02 - Dois pesos e duas medidas: no caso do avião, o piloto pode checar IFR em um C-150, motor a pistão, porque que no caso do helicóptero, não se pode checar IFR em motor a pistão? - Nenhum treinamento IFR é feito pelas escolas em condições reais de instrumento, os vôos são sempre sob capota e em condições de vôo visual, sob regras de vôo por instrumento. - Nenhum vôo de cheque em aeronaves de pequeno porte, é feito em condições reais instrumento. - O mesmo país que não autoriza cheque IFR em helicóptero a pistão, convalida habilitação IFR de pilotos que checaram IFR em Robinson 44 nos Estados Unidos. - Dois pesos e duas medidas: Em companhias aéreas o piloto faz o cheque em rota com passageiros ou carga a bordo, porque que em aviação executiva, ou táxi aéreo, principalmente OFF-shore, não pode fazer instrução em rota com passageiros? Não estamos falando de instrução inicial, estamos falando de pilotos, não há	

motivos para tal restrição que a meu ver, sem embasamento legal.	

Contribuição n° 1533	
Colaborador: André Castellini andre.castellini@bain.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
	61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2ª classe válido no caso de PP (e eventualmente de 1ª classe no caso de PC)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
No meu entendimento a CCF a ser exigida para PP IFR deve ser de 2ª classe (ou mesmo de 3ª classe). Exigir uma CCF de 1ª classe não se justifica e aumentará a incidência de vôos VFR em IMC, comprometendo a segurança de vôo Me parece que não houve acidentes (ou mesmo incidentes) por um PP IFR ter o CCF de 2ª classe ao invés de 1ª classe. Ou seja, não entendo os motivos porque um piloto PP IFR precise de ter uma CCF de 1ª classe (a não ser querer achar uma "desculpa" para que PPs, adequadamente qualificados, não voem conforme em IFR) Essa medida diminuirá a segurança de vôo pois fará que muitos pilotos voem VFR em IMC pois não terão tido a possibilidade de realizar o exame médico no HASP Além disso, pelo o que sei, o FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com	Sugestão não acatada. O CCF para voos por instrumentos possui exames mais aprofundados do que de uma licença de PP. O RBHA 67 ou o Regulamento que vier a substituí-lo, trará mais informações sobre o assunto.

razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe.	

Contribuição n° 1534	
Colaborador: Mauricio Ferreira Frizzarin Mauricio@frizzarin.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2ª classe válido no caso de PP (e eventualmente de 1ª classe no caso de PC)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
No meu entendimento a CCF a ser exigida para PP IFR deve ser de 2ª classe (ou mesmo de 3ª classe). Exigir uma CCF de 1ª classe não se justifica e aumentará a incidência de vôos VFR em IMC, comprometendo a segurança de vôo O FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, pilotos privados usam 3ª. Classe (meu caso no FAA), não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe. O fato de fazer em médicos credenciados, facilita para o Piloto Privado, e não muda nada no meu entender	Sugestão não acatada. O CCF para voos por instrumentos possui exames mais aprofundados do que de uma licença de PP. O RBHA 67 ou o Regulamento que vier a substituí-lo, trará mais informações sobre o assunto.

Contribuição n° 1535	
Colaborador: André Castellini andre.castellini@bain.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
)	61.223 Concessão de habilitação de vôo por instrumentos (2) aptidão física: ser titular de CCF de 2ª classe válido no caso de PP (e eventualmente de 1ª classe no caso de PC)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
No meu entendimento a CCF a ser exigida para PP IFR deve ser de 2ª classe (ou mesmo de 3ª classe). Exigir uma CCF de 1ª classe não se justifica e aumentará a incidência de vôos VFR em IMC, comprometendo a segurança de vôo Me parece que não houve acidentes (ou mesmo incidentes) por um PP IFR ter o CCF de 2ª classe ao invés de 1ª classe. Ou seja, não entendo os motivos porque um piloto PP IFR precise de ter uma CCF de 1ª classe (a não ser querer achar uma "desculpa" para que PPs, adequadamente qualificados, não voem conforme em IFR) Essa medida diminuirá a segurança de vôo pois fará que muitos pilotos voem VFR em IMC pois não terão tido a possibilidade de realizar o exame médico no HASP Além disso, pelo o que sei, o FAA exige CCF de primeira classe apenas para pilotos de linha aérea, de segunda classe para pilotos comerciais e de terceira classe para pilotos privados, não fazendo distinção se habilitados por instrumentos ou não, portanto com	Sugestão não acatada. O CCF para voos por instrumentos possui exames mais aprofundados do que de uma licença de PP. O RBHA 67 ou o Regulamento que vier a substituí-lo, trará mais informações sobre o assunto.

razão não cabe condicionar a classe do CCF à habilitação por instrumentos ou não, mas sim ao tipo de licença pretendida. Pilotos privados não prestam serviços remunerados, portanto não necessitam do rigor do CCF de primeira classe.	

Contribuição n° 1536	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1537	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1538	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1539	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1540	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1541	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1542	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1543	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1544	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1545	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis. .

Contribuição n° 1546	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1547	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1548	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1549	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1550	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1551	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1552	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1553	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1554	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1555	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1556	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1557	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1558	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1559	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1560	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1561	
Colaborador: Júnia Hermont Corrêa - Superintendente (junia.hermont@lideraviacao.com.br) Geraldo Strambi – Diretor de Operações de Helicópteros (geraldo.strambi@lideraviacao.com.br) Marcelo de Mendonça – Gerente de Novos Negócios (marcelo.mendonca@lideraviacao.com.br	**Instituição:** Líder Taxi Aéreo – Air Brasil S.A
Colaborador:	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233.(2)(ii) “ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico, da ANAC referente à habilitação de instrutor de vôo referente à categoria de aeronave requerida”;	61.233.(2)(ii) “ter sido aprovado, nos últimos 24 (vinte e quatro) meses, em exame teórico, da ANAC referente à habilitação de instrutor de vôo referente à categoria de aeronave requerida”;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A regra atual é muito rigorosa. O prazo de 24 (vinte e quatro) meses é perfeitamente compatível com a função de instrutor.	Sugestão não acatada. O curso teórico e prático, para instrutor, é realizado em um prazo inferior a 12 meses. Além disso, tal prazo estará contribuindo com a Segurança Operacional, visto que, hoje em dia, o prazo é de 24 meses, podendo ser prorrogado até 48 meses, o poderá tornar a instrução prática deficiente.

Contribuição n° 1562	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1563	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1564	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1565	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1566	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1567	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1568	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

§ 61.173, subparte I, em vigor	

Contribuição n° 1569	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1570	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis

Contribuição n° 1571	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1572	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

§ 61.173, subparte I, em vigor	

Contribuição n° 1573	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1574	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1575	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1576	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1577	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1578	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1579	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1580	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1581	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1582	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1583	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1584	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1585	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1586	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1587	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1588	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1589	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1590	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1591	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1592	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1593	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1594	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1595	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	

Contribuição n° 1596	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1597	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1598	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1599	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1600	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1601	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1602	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1603	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1604	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1605	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1606	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1607	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1608	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1609	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1610	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1611	
Colaborador: Júnia Hermont Corrêa - Superintendente (junia.hermont@lideraviacao.com.br) Geraldo Strambi – Diretor de Operações de Helicópteros (geraldo.strambi@lideraviacao.com.br) Marcelo de Mendonça – Gerente de Novos Negócios (marcelo.mendonca@lideraviacao.com.br	**Instituição:** Líder Taxi Aéreo – Air Brasil S.A
Colaborador:	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. 61.223 “Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	61.223 “Concessão de habilitação de vôo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto: (ii) 40 (quarenta) horas de vôo por instrumentos, das quais: (A) no máximo de 20 (vinte) horas poderão ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. As horas nestes dispositivos devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de vôo devidamente qualificado e habilitado. (B) as demais 20 (vinte) horas poderão ser realizadas em aeronaves ou simuladores de vôo classe D, de mesma categoria, aprovados pela ANAC”.

JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Para tornar viável técnica (falta de helicópteros bimotores em escolas) e financeiramente (custo muito elevado da hora de helicóptero bimotor) a qualificação básica de um tripulante de helicóptero para habilitação de vôo por instrumentos.	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1612	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1613	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1614	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1615	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1616	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1617	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1618	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1619	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1620	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1621	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1622	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1623	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1624	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.	(5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e (ii) 35 (trinta e cinco) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já argumentado em 61.101, entendemos que 40 (quarenta) horas de voo por instrumento é desnecessário, aumentando os custos da formação do piloto civil sem nenhum benefício direto e pior, travando a formação do piloto civil pela elevação dos custos. Lembramos que mais do que investir na quantidade, devemos investir e exigir na qualidade, e qualidade se obtém com escolas e instrutores bem preparados, além de provas teóricas e exames de perícia bem realizados. Sugerimos 35 (trinta e cinco) horas de vôo por instrumentos, sendo que 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de vôo aprovado pela ANAC. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o Anexo 1 o LAR 61. Os dispositivos de treinamento serão avaliados e certificados para que se possa conceder ou não as reduções possíveis.

Contribuição n° 1625	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.225 - Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos. (3) a CIV de qualquer piloto a quem tenha ministrado instrução, certificando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia aplicável.	(3) a CIV de qualquer piloto a quem tenha ministrado instrução, certificando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia aplicável ou que este se encontra em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Faltou incluir no texto a necessidade de registro quando o piloto não cumpre a experiência recente e precisa realizar instrução duplo comando.Esta prerrogativa de inserir na CIV é do instrutor	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1626	
Colaborador: Edgard Niclewicz Filho aerocon@aerocon.com.br	**Instituição:** Aerocon Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e	Manter o RBHA61 como segue: RBHA 61 Subparte J – Habilitação de Instrutor de Vôo 61.181 - Aplicabilidade Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da habilitação técnica de instrutor de vôo relativa às licenças de piloto, assim como as prerrogativas e condições para desempenho dessa função. 61.183 - Requisitos para concessão da habilitação técnica de instrutor de vôo. Geral (a) Pré-requisitos. São determinados em conformidade com os pré- requisitos estabelecidos para a licença na qual será averbada a habilitação. (b) Conhecimentos. O solicitante deve ter: (1) demonstrado que possui os conhecimentos requeridos para a concessão de uma licença de piloto comercial, conforme estabelecido no parágrafo 61.93 (b) deste regulamento. No caso de planadores e balões livres, tais conhecimentos devem ser adaptados à categoria de aeronave envolvida, ou seja, por exemplo: (i) não se aplica o parágrafo 61.93 (b)(9) no que diz respeito às operações IFR; (ii) não se aplicam os parágrafos 61.93(b)(2)(i) e (ii), no que se refere a grupo moto propulsor, às categorias balão livre e planador não motorizado;

	(iii) para a categoria balão livre devem ser conhecidas as propriedades físicas e as aplicações práticas dos gases utilizados em balões (inclusive ar quente); etc. (2) Realizado com aproveitamento um curso específico de instrutor de vôo, homologado pela ANAC, para a categoria de aeronave correspondente à licença na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (i) técnicas para ministrar instrução; (ii) avaliação do desempenho dos alunos; (iii) processo de aprendizado; (iv) elementos para o ensino eficaz; (v) filosofias de treinamento; (vi) desenvolvimento de programas de treinamento; (vii) planejamento de instrução; (viii) técnicas de instrução; (ix) utilização de ajudas de instrução; (x) análise e correção de erros dos alunos; (xi) desempenho humano e limitações relevantes da instrução de vôo; e (xii) riscos envolvidos em simulação de falhas e mal funcionamento de sistemas em aeronaves. (3) os cursos específicos das empresas de transporte aéreo regular serão organizados pelas mesmas e submetidos à ANAC para homologação. (Port. 127/DGAC, 13/02/06; DOU 33, 15/02/06) 61.185 - Requisitos para concessão da habilitação técnica de instrutor de vôo. Experiência (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de

	aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. (b) Experiência para a categoria planador. (1) O solicitante deve ter realizado, no mínimo: RBHA 61 (i) 50 horas de vôo em planador, das quais pelo menos 40 horas em vôo solo; (ii) 2 horas contínuas de vôo em um único vôo solo. (2) O solicitante pode, ainda, atender ao requisito de experiência nas seguintes condições: (i) se for detentor de uma licença de piloto comercial de avião, o número de horas para o primeiro requisito estabelecido no parágrafo (e)(1) desta seção pode ser reduzida à metade; e (ii) se for detentor de uma licença de piloto privado de avião, podem ser consideras até 15 horas de vôo em avião para a contagem do tempo de vôo previsto em (b)(1)(i) desta seção. (c) Cancelado (d) Experiência para a categoria balão livre. O solicitante deve ter realizado no mínimo 50 horas de vôo em pelo menos 40 ascensões. (Port 1424/DGAC, 14/10/02,; DOU 202, 18/10/02)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A utilização do texto apresentado na minuta do RBAC proposto, referente à formação de instrutores de vôo, seguramente inviabilizará tal formação. A exigência de 200 horas de vôo em comando implica em custos exacerbados diminuindo drasticamente o número de instrutores nas escolas, as quais são o combustível da aviação brasileira.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

As escolas de aviação e aeroclubes fomentam o mercado de pilotos no Brasil para as companhias, taxis aéreos e aviação particular através de seus instrutores que conseguem na escola ou aeroclube uma oportunidade de ascensão em sua carreira. As exigências do RBHA tem sido mais do que suficientes para a formação destes instrutores.	

Contribuição n° 1627	
Colaborador: Edgard Niclewicz Filho aerocon@aerocon.com.br	**Instituição:** Aerocon Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença;	SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida correspondente à categoria da licença;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Suprimir “voo por instrumentos”, pois um instrutor de vôo visual somente ministrará instrução de vôo visual. Isto já está previsto no RBHA 61 vigente	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1628	
Colaborador: Edgard Niclewicz Filho aerocon@aerocon.com.br	**Instituição:** Aerocon Escola de Aviação Civil Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO (3) instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução em voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO (3) instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, dentro de um período de 12 (doze) meses precedentes à solicitação, instrução em voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O tempo para conclusão do aprendizado prático, depende de inúmeras variáveis, tais como: meteorologia, manutenção da aeronave, vagas nas escalas de vôo, disponibilidade financeira, entre outras, fazendo com que somente 03 (três) meses de prazo sejam insuficientes para a conclusão da instrução.	Sugestão não acatada. O que é colocado aqui é o tempo em que o piloto deverá dar entrada em seu processo e não o tempo de instrução.

Contribuição n° 1629	
Colaborador: Aeroclube de Campinas contato@aeroclubedecampinas.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Campinas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando, das quais 30 horas poderiam ser substituídas por 40 horas em simulador AATD da categoria de aeronave na qual a instrução será ministrada.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O Aeroclube de Campinas oficializa a sua posição contra as mudanças nos requisitos de experiência para a formação de Instrutores de Voo baseado nas seguintes prerrogativas: 1- A realidade do mercado de trabalho para os pilotos brasileiros oferece, para a maioria dos pilotos, a carreira de instrutor como primeiro emprego. A grande maioria dos aeroclubes, já treina seus pilotos desde o início os vendo como possíveis instrutores. 2- Atualmente, ao checar o PC, um aluno mediano possui em torno de 70 horas de voo em comando. Ao final do INV, ele possui aproximadamente 90 horas como piloto em comando. Para	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

cumprir o pré-requisito de 200 horas em comando, seriam necessárias mais 110 horas de voo em comando. Essas 110 horas a mais, devido a nossa realidade atual de mercado, teriam de ser pagas pelo próprio aluno, aumentando o valor gasto para a formação de um instrutor para aproximadamente R$32.000,00 contra os R$6.000,00 atuais. 3- As projeções de mercado preveem a escassez de mão de obra na aviação para os próximos anos. Com a criação de mais um obstáculo para a carreira de instrutor, nosso aeroclube prevê a escassez de instrutores ainda em 2011. Essa situação levaria o aeroclube a operar limitadamente mesmo que possua uma frota significativa de aeronaves. 6- O Aeroclube de Campinas entende que, baseado nos mesmos princípios que levaram a criação do Multi-Crew Pilot License, o número de horas de voo não é a peça fundamental para a formação de um piloto de qualidade, mas sim a qualidade e o aproveitamento da instrução recebida. Entendemos que a melhoria no programa de instrução da formação de PCs e INVs no Brasil afetaria mais a qualidade dos instrutores formados do que a alteração de requisitos de horas de voo. Att. Diretoria do Aeroclube de Campinas	

Contribuição n° 1630	
Colaborador: Rodrigo Dal Pai Fabbri rodrigodpf@hotmail	**Instituição:** Piloto em Formação – Aeroclube de Jundiaí
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 180 (Cento e Oitenta) horas de voo na classe 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; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A profissão de Instrutor de Vôo é geralmente exercida por pilotos que acabaram de adquirir a licença de Piloto Comercial, sendo portanto o primeiro emprego para muitos na aviação. A exigência de 200 horas de vôo como piloto em comando traria enormes dificuldades para a formação destes profissionais, já que, na maioria dos casos, um piloto termina o curso de Piloto Comercial com cerca de 80 a 100 horas como piloto em comando, tendo em vista que as horas do curso de Piloto Privado e as horas do treinamento IFR, caso seja realizado, são contabilizadas como horas duplo-comando. Por um lado, a exigência desse montante de horas poderia incrementar a segurança durante as operações de instruções, mas, por outro lado, a adoção de tal medida pode causar enormes dificuldades na formação de Instrutores de Vôos, já que o número	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

de candidatos a esta modalidade seria reduzido drasticamente, uma vez que um profissional para ter adquirido 200 horas como piloto em comando provavelmente estaria atuando como piloto particular ou em alguma empresa de Táxi Aéreo, o que tornaria bastante improvável a mudança para a Instrução, já que a remuneração costuma ser notavelmente mais baixa. Discorrendo ainda acerca da questão da remuneração, caso os Aeroclubes e entidades de formação de Pilotos decidissem adotar uma política de melhor remuneração aos Instrutores de vôo, teríamos como certo o repasse desses maiores custos aos alunos, que teriam que arcar com valores ainda maiores pagos para receber a instrução, o que tornaria ainda mais difícil a formação de novos pilotos. Logo, minha sugestão é que a exigência seja reduzida para 180 horas de vôo TOTAIS na classe que o requerente está solicitando (por ex. MNTE). O atual RBHA 61 especifica um número de horas equivalente ao necessário para a obtenção da licença de Piloto Comercial, exigência está que vinha se mostrando adequada. Portanto, a questão da exigência de experiência para a Habilitação de Instrutor de Voo é de fundamental importância, já que é um tema que influencia diretamente na formação básica de novos pilotos, devendo ser tratado com o devido cuidado para que não se criem empecilhos que possam criar gargalos na formação tanto de Instrutores quanto de Alunos.	

Contribuição n° 1631	
Colaborador: MICAEL ROCHA pancrom@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M - HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO - (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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;	Sujiro que seja mantido o corrente valor de horas de vôo para obtenção da Habilitação para INVA até que haja tempo hábil para alunos/candidatos a habilitação de Instrutor de Vôo se adequarem as novas regras
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Devido ao grande quantidade de alunos que pleiteam a habilitação de Instrutor de Vôo e que foram surpreendidos com a nova medida, entendemos que deve haver tempo suficiente para aeroclube/alunos se adequem às novas normas para obtenção da carteira em questão, visto que em todos os processos de todas as classes, quando há uma mudança significativa da legislação que as rege, sempre há tempo suficiente para adaptação às novas medidas. Sugerimos um prazo legal de 12 meses para que escolas, instrutores e alunos adequem à nova legislação a contar da divulgação no Diário Oficial	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1632	
Colaborador: MICAEL MENDONÇA micaelmendonca@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M - HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO - (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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;	Sujiro que seja mantido o corrente valor de horas de vôo para obtenção da Habilitação para INVA. Descordo completamente da experiência requerida proposta.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dentre as inúmeras questões que abordarei a seguir, lembro aos interessados que a partir do momento que o piloto possui a Habilitação de Piloto Comercial, este já possui legalmente a possibilidade de voar profissionalmente, e isto inclui a prestação de serviço como Instrutor de Vôo, bastando tão somente uma habilitação para este fim. Outros pontos que destaco: 1-Aumentando as horas necessárias para ser INVA, haverá escasses de mão-de-obra desses pilotos no mercado; 2-As escolas/aeroclubes terão que majorar o salários desses profissionais para mantê-los prestando serviços, e obviamente o valor da hora de voo VFR/IFR, que por exemplo custa na faixa de R$300 a R$400, seriam repassados aos alunos, chegando a	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

valores impraticáveis para a grande maioria; 3-Um piloto com 200hs em comando mais as horas de duplo-comando (totalizando algo em torno de 300hs) está com a quantidade de horas que as empresas de taxi-aéreo e/ou malotes geralmente requerem. Com isso, pouquíssimos estariam interessados em fazer INVA e não haveria quem ministrasse aulas de voos para os que pleiteiam uma carreira na aviação, forçando o aumento do valor da hora voada. Com isso, diminuiria a quantidade de alunos nas escolas de aviação/aeroclubes; 4-Visto que para se conseguir um emprego na aviação com pouca experiência, poucas pessoas se interessariam em seguir uma carreira na aviação, pois com os custos para voar, seria mais rentável procurar outra área de atuação, com salários mais gratificantes, como engenharia, medicina, tecnólogo; 5-Estima-se que desde o ano 2000, 70% dos co-pilotos das grandes empresas aéreas voando no Brasil vieram oriúndos de Instrutores de Voo. Sem novos candidatos a preencher as novas vagas que surgirão, haveria escassez dessa mão-de-obra, o que implica na IMPORTAÇÃO DE AVIADORES ESTRANGEIROS; 6-Quem paga os salários dessas pessoas que trabalham na Agência somos nós, que temos que quitar inúmeros tributos para os mais variados serviços a preços massacrantes. Sem alunos/instrutores/escolas de aviação/mecânicos para manutenção desses aviões, a ANAC perderia uma preciosa fatia de renda, pois com tais medidas - em particular a exigência de	

200hs para INVA - muitos aviões ficarão no chão, sem alunos, sem instrutores, sem a parte burocrática que faz a Aviação Civil funcionar. Solange Vieira, por favor, não mate a nossa aviação! Atenciosamente	

Contribuição n° 1633	
Colaborador: Gustavo Montenegro Braga gustavohelicoptero@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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;	SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando na categoria de helicóptero, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O investimento na carreira de piloto de helicóptero é muito alto. Gastamos em media 70 mil reais. Se mudarem o regulamento passando de 100 para 200 horas, ficara praticamente inviável a realização do curso, conseqüentemente faltara ainda mais piloto de helicóptero no mercado.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1634	
Colaborador: Gustavo Montenegro Braga gustavohelicoptero@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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;	SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando na categoria de helicóptero, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O investimento na carreira de piloto de helicóptero é muito alto. Gastamos em media 70 mil reais. Se mudarem o regulamento passando de 100 para 200 horas, ficara praticamente inviável a realização do curso, conseqüentemente faltara ainda mais piloto de helicóptero no mercado.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1635	
Colaborador: Ricardo Roberto de Godoi ricardorgodoi@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e	Manutenção dos atuais mínimos de 25 horas de vôo práticas, para a obtenção de habilitação de vôo como instrutor.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Prezados Srs, A alteração dos mínimos de experiência, para 200 horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requer habilitação de instrutor de vôo, é no entendimento da imensa maioria dos pilotos, inclusive no meu, descabida, e a explicação é bastante lógica e simples. Após a conclusão do curso de piloto comercial, que se faz pré-requisito mínimo para requerer habilitação de instrutor de vôo, o piloto tem registrado em sua CIV, no máximo 90 horas como piloto em comando, sendo, aproximadamente 15 horas relativas ao curso de piloto privado, e 75 horas relativas ao curso de piloto comercial, que são mínimos exigidos e regulamentados. Pois bem,	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

mediante a essa nova exigência, o piloto que quiser obter uma habilitação de instrutor, teria de voar ainda, aproximadamente 110 horas de vôo como piloto em comando, após o curso de piloto comercial, o que o oneraria em muito, financeiramente, como também, em acréscimo de tempo. Nos atuais parâmetros de valores, esse acréscimo significa de forma superficial, considerando apenas os valores das horas de vôo dos aviões mais baratos como os C-152 , sem mencionar os gastos adicionais, algo em torno de R$ 35.000,00, valor este, imputado em sua totalidade ao piloto requerente. A visão dos pilotos privados ou comercias que tem pretensão de se tornarem instrutores e que, estou certo de representar aqui, é de que, se aprovada essa alteração, não haverá mais a formação de instrutores neste país, pois não temos condição de arcar com esse custo, haja vista, o imenso esforço de todas as ordens, para se obter uma habilitação de piloto comercial e a total falta de sensibilidade governamental, em todas as suas esferas, para se promover um subsídio a essa classe extremamente importante, em um país continental como o Brasil, país este que, pretende se estabelecer como “desenvolvido” e trata sua aviação, principalmente no tocante aos aeronautas, com tamanho desprezo. A habilitação de instrutor, é uma importante ferramenta para a obtenção de experiência, requerida pelas companhias aéreas e amplamente difundida, portanto, se em função dessa alteração, for interrompido este ciclo, o efeito cascata é certo, pois aeroclubes e escolas serão obrigados a reajustar em muito, os valores dos salários dos instrutores remanescentes, afim de não permitir a evasão para empresas aéreas e para tanto, o reajuste no valor da horas de vôo será exorbitante, impossibilitando, tanto em função dos altos valores, como também da falta de instrutores,	

a formação de novos pilotos. Não havendo formação de base, a falta de pilotos para o mercado, seja de táxi aéreo, executivo ou comercial, será certa, alem, da interrupção brutal no prosseguimento de carreira, de pilotos que assim como o que vos escreve, dedicaram dez anos de sua vida, em grandiosos esforços de ordem financeira, familiar, profissional e humana, afim de se tornarem aviadores profissionais. Certamente há muito mais a dizer em defesa da não alteração dessa legislação, porém, trago aqui, uma síntese rápida e objetiva. Atenciosamente, Ricardo Roberto de Godoi	

Contribuição n° 1636	
Colaborador: Maiara Pomerening [may.pomerening@hotmail.com]	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Voto CONTRA a proposta da Audiência Pública nº26. A proposta da audiência não é válida, pois encarece muito a formação dos pilotos podendo até mesmo impedi-la. Sabemos também que a segurança aérea no Brasil não é precária e o RBHA nº61 não impede o desenvolvimento da aviação civil, como faria o RBAC nº61. Tendo ciência que a missão da ANAC é “Promover a segurança e a excelência do sistema de aviação civil, de forma a contribuir para o desenvolvimento do País e o bem-estar da sociedade brasileira” tenho certeza que a ANAC não poderia ir contra os próprios princípios aprovando o RBAC nº61.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1637	
Colaborador: Marcelo Lizot Adami celoadami@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Caxias do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M- HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO; 61.233 – (4)-Experiência; ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;	SUBPARTE M- HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO; 61.233 – (4)-Experiência; ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 80 (oitenta) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acredito que aumentar as horas em comando no atual cenário vivido pela aviação civil no Brasil não é correto. Notícias cada vez mais nos informam da crescente demanda por pilotos no mercado e tal atitude viria contra essa realidade. Entendo a preocupação da ANAC em relação a segurança de voo e a excelência na formação dos instrutores, porém acredito que, aumentando o requisito para 200 (duzentas) horas, o resultado imediato será a agravação do problema já existente de falta de instrutores nos aeroclubes e não o aumento na segurança. Outro porém é a questão financeira, tendo em vista que hoje, baseado na regulamentação vigente para formação de um piloto comercial de avião, são exigidas 70 (setenta) horas mínimas como piloto em comando, aumentar o mínimo para 200 (duzentas) vai obrigar um futuro candidato a voar mais 120 (cento e vinte) horas. Concluindo, acredito que exista outras necessidades mais urgentes no que se refere a formação de novos pilotos e	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

instrutores. Entendo que, caso se aprove tal proposta, a única mudança que vamos sentir e a falta de instrutores, e por consequência, a diminuição na formação de novos pilotos, fato esse que acredito não ser desejo da ANAC.	

Contribuição n° 1638	
Colaborador: José Manuel Moura Romano CANAC: 134322 mouraromano@yahoo.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Caxias do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M- HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO; 61.233 – (4)-Experiência; ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;	SUBPARTE M- HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO; 61.233 – (4)-Experiência; ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 80 (oitenta) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Será inviável se tornar instrutor de voo. Entendo a justificativa da segurança , tendo em vista os acidentes ocorridos este ano e da equiparação ou aproximação com os FAR PART da FAA. No entanto não concordo que seja um problema de horas em comando que irá solucionar o problema. Há muitos anos a quantidade de horas em comando é a mesma e não se tinha o problema de tantos acidentes reportados. Portanto questiono: O problema é da quantidade de horas em comando? Ou é da atitude com que os novos instrutores estão assumindo sua função? Temo também que acabe ocorrendo uma correria para a politica do “canetaço” ou “BIC”, mesmo esta sendo um ilícito, isto não vai ajudar em nada o problema atual. Vai haver uma bolsa para instrutor de voo? E desta vez sem a limitação de idade? Seria uma das formas de minimizar o problema se realmente for efetivada este item da regulamentação. E mesmo assim não ira solucionar	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

de imediato o problema.	

Contribuição n° 1639	
Colaborador: Ana Paula Arend [aninhascs@hotmail.com]	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Deve ser reavaliado a inclusão de 5 horas adicionais de vôo noturno. Para cumprir estas horas, se faz necessário que se utilize um avião diferente do utilizado para o vôo VFR diurno e vespertino, além do que, este avião por ser apropriado para vôos IFR, ele custa o dobro valor por hora de vôo, isso se comparado ao usado para vôos VFR diurno e vespertino. Outra questão é em relação às 50 horas para o curso de instrutor: O custo é muito alto, em vista de que, o curso de instrutor é uma continuação do Curso para Piloto Comercial. Além do que, isto também viria a prejudicar o que já esta escasso, que é a quantidade de instrutores de vôo que se possui atualmente. Para finalizar as 2.000 (Mil) horas de vôo para checadores se tornam inviáveis, devido à grandiosa dificuldade que os pilotos	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

teriam para obter-las, uma vez que estas precisão ser feitas fora do país, devido a não existência de tais horas no Brasil.	

Contribuição n° 1640	
Colaborador: CLAIR FINGER clairfinger@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
NÃO CONCORDO COM AS ALTERAÇÕES DEVIDO AOS MEUS RECURSOS FINANCEIROS. POIS A ANAC DEVERIA ESTAR MELHORANDO AS CONDIÇÕES DE FORMAÇÕES DE SEUS PILOTOS QUE JÁ SÃO DE ALTO NIVEL DE COMPLEXIDADE E CUSTO. FICANDO QUASE IMPOSSIVEL PARA QUEM DESEJA SER UM PILOTO!	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1641	
Colaborador: UILIAN DE FIGUEIREDO uilianfox@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
NÃO CONCORDO COM ISSO POIS, NÓS QUE SOMOS DA CLASSE MÉDIA BAIXA E APAIXONADOS POR AVIÃÇÃO NUNCA VAMOS CONSEGUIR NOS FORMAR. A FUNÇÃO DA ANAC NO MEU VER É AJUDAR E NÃO PREJUDICAR A CLASSE DOS PILOTOS. COMO VAMOS PAGAR O CURSO SE NO MEU CASO MEUS PAIS JÁ FALECERAM TENHO APENAS 24 ANOS TENHO QUE ME SUSTENTAR E AINDA PAGAR O CURSO! PENSEM NISSO POR FAVOR!!!	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1642	
Colaborador: Paulo Celson de Aguiar Junior instrucao@aeroclubecaxias.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Caxias do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE M- HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO; 61.233 – (4)-Experiência; ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;	SUBPARTE M- HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO; 61.233 – (4)-Experiência; ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 80 (oitenta) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Tendo total ciência dos aspectos relativos à segurança e treinamento prático dos voos de pilotos alunos, vê-se quase impossível que os pilotos com habilitação de piloto comercial recém checados pelos aeroclubes e escolas de aviação realizem mais de 100 (cem) horas como piloto em comando fora da instituição para depois retornar às atividades de instrução. Por base na regulamentação vigente para a formação de um piloto comercial de avião, são exigidas 70 (setenta) horas mínimas como piloto em comando, isso faz com que o piloto aluno tenha de realizar mais 120 (cento de vinte) horas como piloto em comando contando já, em torno de 10 (dez) horas de voo que o curso para a habilitação INVA prevê. É evidente que a segurança operacional da aviação civil deve ser analisada a todo o momento, porém em tempos de dificuldades na formação de mão de obra qualificada, o aumento dos mínimos	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

para a formação de instrutores de voo, dificulta ainda mais o aspecto geral.	

Contribuição n° 1643	
Colaborador: Alexandre Debiasi alexandre@edicopy.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Caxias do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M- HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO; 61.233 – (4)-Experiência; ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;	SUBPARTE M- HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO; 61.233 – (4)-Experiência; ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 80 (oitenta) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É compreensível a intenção do aumento dos mínimos para formação de instrutores de voo com o objetivo de um ganho maior no fator segurança operacional, porém acredito que esta nova emenda não vem ao encontro das necessidades dos Aeroclubes e pilotos alunos. Hoje diversos Aeroclubes já sofrem com escassez de instrutores práticos que permanecem no quadro de instrução cada vez menos tempo em razão do cenário atual da aviação brasileira, e pilotos alunos com habilitação de piloto comercial recém checada encaram com muita dificuldade a realização de mais de 100 (cem) horas como piloto em comando para após estarem aptos a exercer atividades de instrução. Por base na regulamentação vigente para a formação de um piloto comercial de avião, são exigidas 70 (setenta) horas mínimas como piloto em comando, isso faz com que o piloto aluno tenha de realizar mais 120 (cento de vinte) horas como piloto em comando contando já, em torno de 10 (dez) horas de voo que o curso para a	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

habilitação INVA prevê. É louvável a preocupação com o fator segurança operacional, porém com as atuais dificuldades na manutenção do equilíbrio Formação de Pilotos x Ritmo do crescimento da Aviação Brasileira, esta emenda prejudica o desenvolvimento aviário e desestabiliza projetos de incentivo como a “Projeto Bolsa para Pilotos”.	

Contribuição n° 1644	
Colaborador: Gian Pablo dos Santos gianpablogps@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Eldorado do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Subparte M 61.233 - Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução	Conforme a regulamentação vigente: 61.185 - Requisitos para concessão da habilitação técnica de instrutor de vôo. Experiência (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Gostaria novamente, de frisar as conseqüências negativas de uma mudança nessas proporções. Hoje assisti a um seminário onde estava o Sr. Carlos Eduardo Magalhães Pellegrino e o Superintendente de Capacitação e Desenvolvimento de Pessoas, e ouvi-los dando suas justificativas para tais mudanças. Não concordo com o Sr. Pellegrino quando ele remete a mudança para a segurança de vôo, visto que, como dito pelo professor Elones e reforçado pelo Superintendente, a qualidade do profissional não está na quantidade de horas e sim na qualidade da instrução que ele recebeu e também, os acidentes que ocorreram na instrução não tiveram apenas fatores contribuintes relacionados à experiência dos pilotos, muitos deles tiveram fatores contribuintes	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

relacionados à manutenção da aeronave, entre outros. Sendo assim, peço que haja mais debates sobre o assunto e que os senhores me respondam quanto aos seguintes questionamentos, só assim posso saber se esses formulários realmente são lidos, analisados e considerados. 1- Como a ANAC planeja suprir a falta de instrutores após a mudança, em vista de que já há uma falta de profissionais no setor? 2- Que piloto voltaria para a instrução após somar o equivalente a 200 horas em comando? 3- Como um piloto após o cheque de PC acumularia tal experiência, sendo que: a) o mesmo sai com menos de 100 horas em comando do curso; b) no táxi aéreo, o piloto não soma hora em comando como co-piloto; c) os salários de INVA não são nada atrativos; 4- Caso os aeroclubes e escolas de aviação aumentassem o salário dos instrutores ao ponto de ser tão atrativo quanto a linha aérea, o taxi aéreo, a aviação agrícola e a executiva, logo a hora de vôo iria aumentar linearmente, então questiono: Quem iria ter condições de se formar piloto? Somente as bolsas da ANAC iriam suprir o mercado que está em alta? A ANAC obteria tais recursos para continuar com o programa das bolsas com um custo elevadíssimo? 5- E por fim, questiono também os altos requisitos para o credenciamento dos examinadores, com tantas horas de requisitos não irão mais ter examinadores credenciados nas escolas. Quanto tempo levaria em média um processo de cheque ou re-cheque, em vista da quantidade de INSPACs	

disponíveis (na região sul há apenas 3)? Grato pela atenção e disposto a participar de mais discussões sobre o assunto, Gian Pablo.	

Contribuição n° 1645	
Colaborador: silvio borges [silvio_tx@hotmail.com]	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
As alterações do texto descrito acima, são inviáveis para um país que já está com enorme dificuldade de formação de profissionais.Com pouco insentivo, vejo essas mudanças somente como uma forma à mais de barrar pessoas que desejam ingressar nesta área.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1646	
Colaborador: GIANFRANCO PRADO PONTEL gian_pp@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE ELDORADO DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.	Cara direção da ANAC,venho aqui expor minha opinião e sugerir meus idéias. Primeiramente quero dar os parabéns para a agencia que desde sua criação vem trazendo melhorias para a aviação civil nacional. As mudanças que a comissão propõe para aviação, se faz de fato necessário para que cada vez tenhamos uma melhoria na formação de futuros pilotos brasileiros. Como em paises onde a aviação já está mais avançada, EUA e Europa existe a profissão instrutor de vôo, onde são pilotos com experiência (horas de vôo) que administram a parte pratica de aprendizado. No Brasil, a aviação desde seus primórdios tem nos seus instrutores de vôo, uma passagem do piloto recém formado no aeroclube ou escola de aviação para conseguir um cargo numa empresa de linha aérea. Sendo assim um degrau para o almejado cargo de comandante. Onde o instrutor de vôo trabalha para juntar horas de vôo e conseguir preencher os requisitos mínimos de uma vaga de co-piloto. Há um porém que como disse anteriormente desde os primórdios a aviação está acostumada com o cargo de instrutor para adquirir horas na CIV, e ainda há esse pensamento, pois qualquer empresa considera 150 horas de vôo pouco para a o cargo de co-piloto de linha aérea ou até mesmo táxis aéreos. Portanto acho louvável a idéia de termos essa mudança do cargo de instrutor de vôo. Porém acho que deve ser dado um tempo

	para que uma nova cultura seja formada sobre o instrutor de vôo. Sendo esse decreto aprovado, mas que se de um prazo de digamos 5 ou 10 anos para que o novo mercado se acostumar-se e adaptar-se a essa nova cultura. Para que também esses novos pilotos que se formam e se formaram recentemente ainda consigam o emprego de instrutor pois outros cargos será muito mais difícil de arranjar, e consequentemente não desestimular uma profissão que o Brasil já vem carecendo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Eu Gianfranco Prado Pontel atualmente na obtenção da carteira de piloto comercial PC vim expor minha opinião.Como trago acima acho uma ótima idéia, porém acredito que tenha que ser dado um prazo para a nova RBHA61 venha entrar em vigor. Para que a minha geração de pilotos não sofra os grandes problemas que irão passar e que as próximas já estejam preparadas para as mudanças. Além de as empresas adquirirem uma nova cultura sobre o piloto formado. Obrigado e espero que tenha sido útil minha colaboração. Gianfranco Prado Pontel	Obrigado! O texto incluirá regra de transição.

Contribuição n° 1647	
Colaborador: Ricardo Zinn [ricardozinn.rs@hotmail.com]	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Minha justificativa se baseia nos três seguintes pontos: 1º) Meu primeiro ponto é em relação as 5 horas adicionais de vôo noturno. Para cumprir estas horas, se faz necessário que se utilize um avião diferente do utilizado para o vôo VFR diurno e vespertino, além do que, este avião por ser apropriado para vôos IFR, ele custa o dobro valor por hora de vôo, isso se comparado ao usado para vôos VFR diurno e vespertino. 2º) Meu segundo ponto é em relação as 50 horas para o curso de instrutor: Estas horas se tornariam inviáveis devido ao elevado adicional de custo, em vista de que, o curso de instrutor é uma continuação do Curso para Piloto Comercial. Além de que, isto também viria a prejudicar o que já esta escasso, que é a quantidade de	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

instrutores de vôo que se possui atualmente. 3º) Meu terceiro ponto é em relação as 2.000 (Mil) horas de vôo para checadores: Mais uma vez, estas horas de vôo adicional se tornam inviáveis, devido à grandiosa dificuldade que os pilotos teriam para obter-las, uma vez que estas precisão ser feitas fora do país, devido a não existência de tais horas no Brasil.	

Contribuição n° 1648	
Colaborador: João Conrado Jost Wagner joao.conrado@acad.pucrs.br	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
De acordo com as mudanças que se propõem, ficará inviável custear um curso de piloto comercial e de instrutor de voo. O voo em aeronaves IFR é muito caro, e realizar 30 horas seria apenas para aqueles com condições financeiras altas. A aviação comercial brasileira necessita de pilotos neste momento, e não se pode compreender por qual razão estão tentando frear o desenvolvimento e a formação de pilotos. O sistema funcionou muito bem com os requisitos antigos e não se notará grande diferença de qualidade, os que podem pagar geralmente não são os mais interessados e deixam de dar a qualidade necessária que o voo comercial ou de instrução, principalmente, exige.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1649	
Colaborador: Marcus Silva Reis **marcussreis@terra.com.br/msreis@estacio.br**	**Instituição:** Universidade Estácio de Sá
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não existe evidência lógica para a mudança de marcas para a concessão, da licença em questão.o Piloto no Brasil,não tem como fazer do seu próprio bolso,mais 50 horas de vôo.Seria preferível aumentar as marcas de simulador de vôo pois é no vôo por instrumentos que está concentrado o maior índice de fatores contribuintes do acidente aeronáutico.Ou Ainda ministrar um curso de segurança de vôo na formação do piloto comercial,o na formação teórica do Instrutor.a Habilidade do piloto de 150 horas ou 200 se equivale,é só verificar o que é exigido pelas seguradoras para a redução dos seguros,o piloto até 500 horas tem experiência equivalente	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1650	
Colaborador: Daniel Scheffer Maggi danipiloto@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Certas mudanças boas ocorreram com a mudança do controle da aviação civil sendo executada pela ANAC, mas certas mudanças que a ANAC esta fazendo é irracional, inadmissíveis, impossíveis, descabidas, desconexas, incondicionais à nível do Brasil, com a emergente falta de pilotos no Brasil, essas mudanças só vem a atrapalhar o preenchimento destes cargos nas companhias aéreas, só o que falta a ANAC modificar a legislação no que diz respeito a pilotos estrangeiros poderem ser contratados pelas companhias aéreas para suprirem a falta de pilotos interna, aí será o fim dos sonhos dos futuros pilotos brasileiros. Finalizando, se um piloto ao acabar o curso de piloto comercial tiver que voar mais 50 horas para iniciar o curso de instrutor, ele	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

fará trabalhando como piloto e depois de receber o primeiro salário, jamais voltará para um aeroclube, pois como instrutor se ganha muito pouco, e consequentemente não hesistirá mais instrutores.	

Contribuição n° 1651	
Colaborador: EDSON DE LIMA RABELO edsonrabelo2@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M - HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO 61.233 - Concessão de habilitação de instrutor de voo "(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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."	Manter a atual regulamentação da Subparte J – Habilitação de Instrutor de Vôo do RBHA 61 APROVADO PELA RESOLUÇÃO N° 5, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2006, PUBLICADA NO DOU Nº 239, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006, O QUAL CONSERVA O TEXTO DO RBHA 61 EMITIDO PELO DAC, INCLUINDO TODAS AS EMENDAS ATÉ A EMENDA 61-06 E A ALTERACÃO INTRODUZIDA PELA REFERIDA RESOLUÇÃO N° 5: Resol. N° 5, de 13/12/06; DOU 239, 14/12/06. Altera a seção 61.45 e aprova o novo RBHA 61 com alterações advindas da criação da ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Diante de tais mudanças sugeridas para RBAC nº 61, a ANAC nos faz questionar aos seus diretores e superintendentes por que a instituição faz questão de se lançar numa dicotomia: ora quer ajudar na formação de pilotos para o mercado brasileiro, ora quer dificultar os meios que levam para a obtenção de licenças e finalmente para a formação do piloto, seja este de avião ou helicóptero. Qual a real intenção? Existe algum motivo subliminar que os fazem ter estas idéias? Ou descaradamente querem aos poucos tirando as oportunidades que podemos ter e passar para estrangeiros?	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Ampliar demasiadamente a quantidade de horas de voo necessárias para a formação de um instrutor de vôo é o que realmente irá melhorar o conceito de formação de um aluno piloto? E questiono ainda mais, se o intuito for de melhorar o ensino ou formação de um futuro piloto, os que decidiram isso tem algum conhecimento em questões educacionais? Além de ser um piloto-aluno, com intenções de futuramente ser Instrutor de Voo, me sinto a vontade para fazer estes questionamentos em relação à parte educacional porque sou licenciado na área da educação e estou pautado de conhecimentos quanto a isso. Em minha opinião, aumentar a quantidade de horas de vôo para que o Instrutor tenha a sua licença liberada pode até fazer com que ele/ela se sinta mais experiente para ensinar, mas isso não é o TUDO. Aumentar a quantidade de horas voos como exigência fará com que não tenha instrutores nas escolas de aviação e dificultará ainda mais a formação dos futuros pilotos, no qual o país tanto precisa. Além do mais, o custo para um futuro instrutor será bem mais superior e não seria mais válido investir em estudos para que ele se torne um bom instrutor? Ao invés de elevar a quantidade de horas de voo, poderia ser incentivado ou exigido aprimoramentos na parte de formação teórica do Instrutor de Vôo.	

Contribuição n° 1652	
Colaborador: Lucas Vargas Schwab cmte.schwab@gmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Certas mudanças boas ocorreram com a mudança do controle da aviação civil sendo executada pela ANAC, mas certas mudanças que a ANAC esta fazendo é irracional, inadmissíveis, impossíveis, descabidas, desconexas, incondicionais no nível do Brasil, com a emergente falta de pilotos no Brasil, essas mudanças só vem a atrapalhar o preenchimento destes cargos nas companhias aéreas, só o que falta a ANAC modificar a legislação no que diz respeito a pilotos estrangeiros poderem ser contratados pelas companhias aéreas para suprirem a falta de pilotos interna, aí será o fim dos sonhos dos futuros pilotos brasileiros. Finalizando, se um piloto ao acabar o curso de piloto comercial tiver que voar mais 50 horas para iniciar o curso de instrutor, ele fará trabalhando como piloto e depois de receber o primeiro	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

salário, jamais voltará para um aeroclube, pois como instrutor se ganha muito pouco, e consequentemente não existirão mais instrutores.	

Contribuição n° 1653	
Colaborador: Jurgan Jahnke [jurgan1@hotmail.com]	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Venho por meio deste, manifestar meu voto contra as medidas propostas, pois elas, por questões principalmente financeiras, impossibilitam a minha formação como piloto, assim como também impossibilita para vários colegas conhecidos meus do cursos de Piloto Privado. Atenciosamente, Jurgan Gewehr Jahnke Aluno do curso de Piloto Privado Aeroclube Santa Cruz. (51) 81311955 jurgan1@hotmail.com	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1654	
Colaborador: RENAN M. DEI SVALDI : rmdeisvaldi@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A aviação no Brasil anda em crise, sem sombra de dúvidas. Hoje, precisamos pensar em futuro muito próximo, onde a falta de profissionais vai ser enorme e a qualificação será item indispensável para admissões. A ANAC tem o papel fundamental de assessorar toda a aviação brasileira, e isso deve ser feito com os pilotos. Novas medidas devem ser tomadas sempre, mas tendo um consenso entre ambas as partes, e essa medida não nos favorece e não mostra o verdadeiro papel da ANAC, que é de auxiliar a classe.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1655	
Colaborador: Marcos Daniel Lersch marcoslersch@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não concordo que para piloto privado tenha que ser aprovado nos aeroclubes nas provas teóricas 'simulados' para fazer a banca sendo que e´ muito pouco tempo para estudar e eu após o termino do curso pretendo revisar todo conteúdo para tirar duvidas e ai sim fazer a prova final a'banca'. E tambem não concordo que para ser instrutor precise ter 200 horas de vôo em comando acho que vai acabar com os instrutores no Brasil e ai como vai ficar a aviação	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1656	
Colaborador: Luciana Bracht Löff lbloff@gmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Voto CONTRA a proposta da Audiência Pública nº26. A proposta da audiência não é válida, pois encarece muito a formação dos pilotos podendo inclusive impedi-la (levando em conta a realidade econômica brasileira). Além disso, não existem motivos válidos para aprovação desta mudança. Sabemos também que a segurança aérea no Brasil não é precária e o RBHA nº61 não impede o desenvolvimento da aviação civil, como faria o RBAC nº61. Tendo conhecimento que a missão da ANAC é “Promover a segurança e a excelência do sistema de aviação civil, de forma a contribuir para o desenvolvimento do País e o bem-estar da sociedade brasileira” tenho certeza que ela (a ANAC) não poderia ir contra os próprios princípios aprovando o RBAC nº61.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1657	
Colaborador: : Igor Petry petryigor@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS Item (5): experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: Parte (i): 50 (cinqüenta) horas de voo como piloto em comando em voo em rota, das quais, no mínimo, 10 (dez) horas tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de voo por instrumentos; e Parte (ii): 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela. SUBPARTE D - LICENÇA DE PILOTO PRIVADO Parte 61.57 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de aluno piloto Item: (a) O postulante a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou, pelo menos, estar matriculado em curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC,	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando. 61.65 - Requisitos para concessão da licença de piloto privado. Experiência 61.63 - Requisitos para a concessão da licença de piloto privado. Geral. Subparte I – Habilitação de Vôo por Instrumentos (2) No caso de avião, o solicitante deve ter realizado: (i) pelo menos 50 horas de vôo em rota como piloto em comando em aviões ou helicópteros, das quais pelo menos 10 horas de vôo devem ser feitas em avião; e (ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em avião ou helicóptero, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento

respeitada a categoria da licença pretendida. Parte: 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado Item (E): 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1 (um) voo de travessia de mais de 100 NM (cem milhas náuticas) (180 km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo. SUBPARTE T- EXAMINADORES CREDENCIADOS Parte 61.325 - Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Tais alterações não condizem com a situação atual na aviação do Brasil. Vejo que elas visam uma melhora na formação dos pilotos, creio que as mesmas devam ser aplicadas durante um período de estabilidade após copa e olimpíada.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

Contribuição n° 1658	
Colaborador: LEONARDO BRUNO GONÇALVES email@ebruno.eu	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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	Manter a atual regulamentação da Subparte J – Habilitação de Instrutor de Vôo do RBHA 61 APROVADO PELA RESOLUÇÃO N° 5, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2006, PUBLICADA NO DOU Nº 239, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006, O QUAL CONSERVA O TEXTO DO RBHA 61 EMITIDO PELO DAC, INCLUINDO TODAS AS EMENDAS ATÉ A EMENDA 61-06 E A ALTERACÃO INTRODUZIDA PELA REFERIDA RESOLUÇÃO N° 5: Resol. N° 5, de 13/12/06; DOU 239, 14/12/06. Altera a seção 61.45 e aprova o novo RBHA 61 com alterações advindas da criação da ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Todos nós sabemos que o Brasil vem passando por dificuldades em encontrar mão de obra especializada em diversos setores. A aviação passa por um período nada fácil no que diz a respeito à formação de tripulantes e a falta dos mesmos no mercado de trabalho. A proposta sugerida no novo RBAC subparte M só tende a dificultar a formação do aluno, já que seus voos não serão regulares devido a FALTA de instrutores (que já esta ocorrendo mesmo com o RBHA ainda em vigor), o mesmo demorará para concluir o seu curso, assim, refletindo no futuro da aviação no País. De que adianta fornecer bolsas e incentivos a futuros pilotos sendo que eles não terão instrutores a sua disposição? Isto é uma	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

contradição. Um instrutor que tenha 200 horas de voo já está quase partindo para iniciar carreira numa linha aérea ou num taxi aéreo, condição onde terá rendimentos bem melhores que se atuasse como instrutor de voo. As escolas não terão condição de mantê-los em seu quadro se não equipararem os seus salários aos de comandantes de linha aérea ou taxi aéreo e, para compensar este aumento, terão de repassar os custos para o aluno, majorando o preço da hora de voo. O caos aéreo já está anunciado, tentem ameniza-lo e não promovê-lo.	

Contribuição n° 1659	
Colaborador: Geison Hallmann geison.hallmann@gmail.com	Instituição: Aeroclube de Santa Cruz do Sul / JAD TAXI AÉREO LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Certas mudanças boas ocorreram com a mudança do controle da aviação civil sendo executada pela ANAC, mas certas mudanças que a ANAC esta fazendo é irracional, inadmissíveis, impossíveis, descabidas, desconexas, incondicionais à nível do Brasil, com a emergente falta de pilotos no Brasil, essas mudanças só vem a atrapalhar o preenchimento destes cargos nas companhias aéreas, só o que falta a ANAC modificar a legislação no que diz respeito a pilotos estrangeiros poderem ser contratados pelas companhias aéreas para suprirem a falta de pilotos interna, aí será o fim dos sonhos dos futuros pilotos brasileiros. Finalizando, se um piloto ao acabar o curso de piloto comercial tiver que voar mais 50 horas para iniciar o curso de instrutor, ele fará trabalhando como piloto e depois de receber o primeiro	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão de instrução para os alunos pilotos.

salário, jamais voltará para um aeroclube, pois como instrutor se ganha muito pouco, e consequentemente não existirá mais instrutores.	

Contribuição n° 1660	
Colaborador: Mario Henrique Ritzmann marioritzmann@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE M HABILITAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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	Manter a atual regulamentação da Subparte J – Habilitação de Instrutor de Vôo do RBHA 61 APROVADO PELA RESOLUÇÃO N° 5, DE 13 DE DEZEMBRO DE 2006, PUBLICADA NO DOU Nº 239, DE 14 DE DEZEMBRO DE 2006, O QUAL CONSERVA O TEXTO DO RBHA 61 EMITIDO PELO DAC, INCLUINDO TODAS AS EMENDAS ATÉ A EMENDA 61-06 E A ALTERACÃO INTRODUZIDA PELA REFERIDA RESOLUÇÃO N° 5: Resol. N° 5, de 13/12/06; DOU 239, 14/12/06. Altera a seção 61.45 e aprova o novo RBHA 61 com alterações advindas da criação da ANAC
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Todos nós sabemos que o Brasil vem passando por dificuldades em encontrar mão de obra especializada em diversos setores. A aviação passa por um período nada fácil no que se diz a respeito de formação de tripulantes e a falta dos mesmos no mercado de trabalho. A proposta sugerida no novo RBAC subparte M só tende a dificultar a formação do aluno, já que seus voos não serão regulares devido a FALTA de instrutores (que já esta ocorrendo mesmo com o RBHA ainda em vigor), o mesmo demorará para concluir o seu curso, assim, refletindo no futuro da aviação no País. De que adianta fornecer bolsas e incentivos a futuros pilotos sendo que eles não terão instrutores a sua disposição? Isto é uma	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

contradição. Um instrutor que tenha 200 horas de voo já está quase partindo para a Linha ou algum taxi aéreo onde o mesmo ganha um salário melhor. As escolas não conseguirão segura-los em suas instituições e terão de subir muito o preço das suas horas de voo, amedrontando iniciantes no ramo. O Caos aéreo já está anunciado, tentem ameniza-lo e não dificulta-lo.	

Contribuição n° 1661	
Colaborador: Felipe Polanski Costa fernandolorenzett@yahoo.com.br	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Certas mudanças boas ocorreram com a mudança do controle da aviação civil sendo executada pela ANAC, mas certas mudanças que a ANAC esta fazendo é irracional, inadmissíveis, impossíveis, descabidas, desconexas, incondicionais à nível do Brasil, com a emergente falta de pilotos no Brasil, essas mudanças só vem a atrapalhar o preenchimento destes cargos nas companhias aéreas, só o que falta a ANAC modificar a legislação no que diz respeito a pilotos estrangeiros poderem ser contratados pelas companhias aéreas para suprirem a falta de pilotos interna, aí será o fim dos sonhos dos futuros pilotos brasileiros. Finalizando, se um piloto ao acabar o curso de piloto comercial tiver que voar mais 50 horas para iniciar o curso de instrutor, ele fará trabalhando como piloto e depois de receber o primeiro	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

salário, jamais voltará para um aeroclube, pois como instrutor se ganha muito pouco, e consequentemente não hesistirá mais instrutores.	

Contribuição n° 1662	
Colaborador: Felipe Polanski Costa colombinhocosta@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência: (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acho de certa forma correto a ANAC tentar o aperfeiçoamento dos pilotos brasileiros, mas não tentando aumentar os requisitos para a concessão de habilitação de instrutor de voo. Como todos sabem a ANAC nos últimos anos vem proporcionando a jovens, bolsas de estudos para a formação de novos pilotos, dessa maneira incentivando a formação aeronáutica, desse modo qual seria a lógica da ANAC em formar piloto comercial com 150 horas de voo, e a habilitação para instrutor de voo com 200 horas em comando? Pelo que todos sabem o curso de instrutor de voo é uma seqüência do piloto comercial, e assim acabando o piloto comercial o que os mesmos deveriam fazer? Caso essa nova regra entre em vigor, tenho plena certeza que a aviação brasileira terá um grande declínio em formar profissionais do ramo aeronáutico.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1663	
Colaborador: Felipe Schneider Nunes : nunespunk@gmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. - Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. - Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Manter os requisitos do RBHA 61 - 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência: (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tentativa de profissionalizar o curso de INVA na verdade acabara com esses profissionais, pois ao elevar os requisitos mínimos os novos pilotos não terrão acesso ao curso de INVA. Tornado assim a habilitação de INVA inacessível a maioria dos pilotos novatos. Com isso faltara instrutores e com a falta de instrutores, não haverá mais a formação de novos pilotos terminando assim com a aviação no Brasil. Creio que o certo seria a Anac incentivar a formação de novos pilotos e instrutores e não dificultar a formação dos mesmos. A Anac deve profissionalizar a atividade através de outros meios que garantam regras claras na contratação e permanecia de instrutores pelas escolas e aeroclubes. Pois hoje muitos instrutores ganham menos que um salário mínimo. Pela falta de fiscalização e regras que defendam os mesmos.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1664	
Colaborador: PAULO BERNARDES NUNES cmte_paulonunes@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendo a tentativa da Anac em tentar aperfeiçoar o nível ou até mesmo, tentar profissionalizar a atividade de instrução aérea, mas elevar os requisitos para a concessão da habilitação de instrutor de vôo com certeza tornará a atividade inacessível aos pilotos novatos. Sendo assim, não havendo candidatos com os requisitos exigidos, não haverão futuros instrutores, não havendo instrutores, não haverão pilotos. Creio que a atitude mais sensata da Anac seria estimular a formação e não dificultá-la empregando regras internacionais da FAA, JAA e outras agências, que são totalmente incompatíveis com a realidade do nosso país. A Anac deve profissionalizar a atividade através de mecanismos que garantam regras claras na contratação e permanência de instrutores pelas escolas e aeroclubes, criando um piso salarial compatível com o	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

salário da aviação comercial e executiva.	

Contribuição n° 1665	
Colaborador: RODRIGO PUJOL CIOCCA rodrigociocca@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A formação de um piloto comercial no Brasil tem um mínimo de horas de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, sendo que destas cento e cinqüenta, no mínimo 50 (cinqüenta) horas são em duplo comando, e a formação de instrutor de vôo é um dos caminhos mais rápidos e baratos para os pilotos formados adquirirem a experiência mínima para ingressar no mercado de trabalho. A exigência de se ter 200 (duzentas) horas para poder iniciar o curso de instrutor de vôo limitará extremamente o número de profissionais disponíveis nesta área, alem de prejudicar severamente as escolas e aeroclubes, formadores de pilotos no Brasil. Este fato elevará consideravelmente o valor da formação dos pilotos no Brasil, pelo fato da escassa demanda de um profissional	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

habilitado e pelo alto valor para manter um profissional deste em uma escola, disputando assim este profissional com as companhias aéreas e empresas agrícolas. Antes de mudar os requisitos técnicos para a formação de pilotos, fato este que esta dando certo no Brasil, a ANAC deveria reformular sim o seu quadro de funcionários, e colocar nas funções essenciais, pessoas qualificadas e não pessoas que são capazes de escrever um regulamento tão absurdo e que implicará na interrupção, à curto prazo, da formação de pilotos no Brasil. A qualificação técnica não deve ocorrer na formação de pilotos, mas sim nas pessoas que trabalham e que ocupam os cargos com poder de decisão dentro da ANAC. Ao invés de prejudicar a aviação Brasileira a ANAC deve reunir todos os seus esforços para uma imediata reformulação e treinamento de todo o seu pessoal, para que absurdos como este não tornem a ocorrer sem que realmente antes exista um estudo especifico e um debate aberto entre os representantes da aviação nacional.	

Contribuição n° 1666	
Colaborador: DAVI PETTER dpetter2000@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE SANTA CRUZ DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Subparte M – Habilitação de Instrutor de Vôo. Parte 61.233 – Concessão de Habilitação de Instrutor de Vôo. / Item (4): Experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de vôo como piloto. Parte (i): 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e	Manter os requisitos do RBHA 61 61.185: Requisitos para a concessão da habilitação técnica de Instrutor de Vôo. Experiência. (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A formação de um piloto comercial no Brasil tem um mínimo de horas de 150 (cento e cinqüenta) horas de vôo, sendo que destas cento e cinqüenta, no mínimo 50 (cinqüenta) horas são em duplo comando, e a formação de instrutor de vôo é um dos caminhos mais rápidos e baratos para os pilotos formados adquirirem a experiência mínima para ingressar no mercado de trabalho. A exigência de se ter 200 (duzentas) horas para poder iniciar o curso de instrutor de vôo limitará extremamente o número de profissionais disponíveis nesta área, alem de prejudicar severamente as escolas e aeroclubes, formadores de pilotos no Brasil. Este fato elevará consideravelmente o valor da formação dos pilotos no Brasil, pelo fato da escassa demanda de um profissional	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

habilitado e pelo alto valor para manter um profissional deste em uma escola, disputando assim este profissional com as companhias aéreas e empresas agrícolas. Antes de mudar os requisitos técnicos para a formação de pilotos, fato este que esta dando certo no Brasil, a ANAC deveria reformular sim o seu quadro de funcionários, e colocar nas funções essenciais, pessoas qualificadas e não pessoas que são capazes de escrever um regulamento tão absurdo e que implicará na interrupção, à curto prazo, da formação de pilotos no Brasil. A qualificação técnica não deve ocorrer na formação de pilotos, mas sim nas pessoas que trabalham e que ocupam os cargos com poder de decisão dentro da ANAC. Ao invés de prejudicar a aviação Brasileira a ANAC deve reunir todos os seus esforços para uma imediata reformulação e treinamento de todo o seu pessoal, para que absurdos como este não tornem a ocorrer sem que realmente antes exista um estudo especifico e um debate aberto entre os representantes da aviação nacional.	

Contribuição n° 1667	
Colaborador: MAICON WILSKE MWILSKE@HOTMAIL.COM.BR	**Instituição:** AEROCLUBE DE ELDORADO DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
) Subparte M 61.233 - Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	Conforme a regulamentação vigente: 61.185 - Requisitos para concessão da habilitação técnica de instrutor de vôo. Experiência (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
ESTA PROPOSTA É COMPLETAMENTE INVIÁVEL COM NOSSA REALIDADE, VISTO QUE, JÁ ESTÃO FALTANDO INSTRUTORES, E COM 200 HORAS EM COMANDO SERÁ PRATICAMENTE IMPOSSÍVEL, PORQUE O PILOTO SAI DO PC COM 70 HORAS EM COMANDO, SE FOR VOAR EM UM TAXI AÉREO IRÁ, ADQUIRIR APENAS HORAS COMO CO-PILOTO, ENTÃO VAI TRAVAR A AVIAÇÃO BRASILEIRA, POIS NÃO VAI MAIS HAVER FORMAÇÃO DE INSTRUTORES, OUTRO ASPECTO A SE OBSERVAR É QUE UM REQUISITO PARA A LINHA AÉREA É 100 HORAS EM COMANDO, E ESTÃO PEDINDO 200 PARA INVA, É IMPRESSÃO MINHA OU ESTÃO	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

QUERENDO TRAVAR A AVIAÇÃO BRASILEIRA PARA PODER CHAMAR ESTRANGEIROS CONFORME PROJETO DE LEI PL 6716/09 ART 158? ESPERO QUE NÃO.	

Contribuição n° 1668	
Colaborador: Gian Pablo dos Santos gianpablogps@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Eldorado do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Subparte M 61.233 - Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	Conforme a regulamentação vigente: 61.185 - Requisitos para concessão da habilitação técnica de instrutor de vôo. Experiência (a) Experiência para as categorias avião e helicóptero. O solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de vôo, exceto para a habilitação de instrutor de vôo por instrumentos, quando, estão, deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 horas de vôo IFR real em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Essa proposta de mudança não está compatível com o próprio Regulamento, que requeri um mínimo de 100 hrs de vôo em comando para concessão de Licença de PLA. E também, não há uma lógica para que a mudança ocorra, tendo em vista de que já há uma grande demanda de pilotos no mercado e uma visível dificuldade por parte dos aeroclubes em contratar Instrutores. Se a idéia principal da proposta é fazer com que a instrução seja feita por pilotos experientes, essa hipótese pode ser facilmente derrubada devido à valorização do INVA hoje em dia, já se a idéia é justamente fazer com que os aeroclubes valorizem mais os salários dos INVA, também será derrubada, pois com o aquecimento das atividades aéreas, o Brasil necessita a formação	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

de cada vez mais pilotos. Se o aeroclube aumenta os salários dos INVA, conseqüentemente irá aumentar o preço da hora de vôo, o que acarretaria na diminuição da procura pela instrução e menor formação de profissionais para o mercado. Outra consideração: Um pilo comercial recém checado, com 70 hrs em comando, onde irá acumular mais 130 hrs? Ele pagará mais 130hrs para o aeroclube? Irá para o táxi aéreo até se tornar comandante e aí, então, voltará para o aeroclube ao invés de ir para a linha aérea, onde será mais valorizado? Espero que tudo isso seja repensado.	

Contribuição n° 1669	
Colaborador: Marco Bedeschi [mabedeschi@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença; (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (A) técnicas para ministrar instrução teórica e prática; (B) avaliação do desempenho e progresso dos alunos; (C) processo de aprendizado; (D) elementos para o ensino eficaz; (E) filosofias de treinamento; (F) notas e exames, princípios pedagógicos; (G) desenvolvimento de programas de treinamento; (H) planejamento de instrução, preparação de lições; (I) técnicas de instrução; (J) utilização de ajudas de instrução, incluindo dispositivos de treinamento para simulação de voo; (K) análise e correção de erros dos alunos;	Inclusão: Todos aspectos abordados de (A) até (N), são únicos para candidatos à instrutor na Licenças de Avião e Helicóptero, no entanto está isento de curso teórico, e avaliação teórica de instrutor de voo na Licença solicitada aquele candidato que já possui CCT ou CHT de instrutor de voo em outra Licença.

(L) desempenho humano e limitações relevantes da instrução de voo, incluindo gerenciamento de ameaças e erros; (M) riscos envolvidos em simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas em aeronaves; e (N) técnicas para a reunião anterior ao voo (briefing), incluindo, no mínimo: (1) objetivos a serem alcançados; (2) princípios de voo que devem ser respeitados; (3) práticas e procedimentos de voo a serem realizados (quais, por que, por quem); e (4) condições de aptidão para o voo de instrução que será realizado (meteorologia,	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
- Os aspectos abordados são os mesmo nos cursos de Instrutor de Avião e Helicóptero. - As escolas já ministram curso de INVA e INVH em classe única. - As apostilas de curso são as mesmas, pois a grade é a mesma. - As apostila adotada é exatamente a mesma, não muda nem a capa. - No que se trata a formação prática, cumpre-se mínimos individualmente para cada categoria, sem isenção, pois trata-se de equipamentos diferentes. - A experiência mínima para cada equipamento deve ser respeitada, conforme a legislação porém não necessariamente fazer outro curso com a mesma grade curricular. Hoje, apenas repetimos um curso que foi concluído. O pior é que os cursos são dados juntos, Helicóptero e Avião, no entanto, No mínimo o candidato deveria sair com 2 diplomas, INVA e INVH. Pois o curso é exatamente o mesmo.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1670	
Colaborador: Riccieri Vicenzo Leonardi riccieri.leonardi@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença; (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (A) técnicas para ministrar instrução teórica e prática; (B) avaliação do desempenho e progresso dos alunos; (C) processo de aprendizado; (D) elementos para o ensino eficaz; (E) filosofias de treinamento; (F) notas e exames, princípios pedagógicos; (G) desenvolvimento de programas de treinamento; (H) planejamento de instrução, preparação de lições; (I) técnicas de instrução; (J) utilização de ajudas de instrução, incluindo dispositivos de treinamento para simulação de voo; (K) análise e correção de erros dos alunos; (L) desempenho humano e limitações relevantes da instrução de voo, incluindo gerenciamento de ameaças e erros;	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença; (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (A) técnicas para ministrar instrução teórica e prática; (B) avaliação do desempenho e progresso dos alunos; (C) processo de aprendizado; (D) elementos para o ensino eficaz; (E) filosofias de treinamento; (F) notas e exames, princípios pedagógicos; (G) desenvolvimento de programas de treinamento; (H) planejamento de instrução, preparação de lições; (I) técnicas de instrução; (J) utilização de ajudas de instrução, incluindo dispositivos de treinamento para simulação de voo; (K) análise e correção de erros dos alunos; (L) desempenho humano e limitações relevantes da instrução de voo, incluindo gerenciamento de ameaças e erros;

(M) riscos envolvidos em simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas em aeronaves; e (N) técnicas para a reunião anterior ao voo (briefing), incluindo, no mínimo: (1) objetivos a serem alcançados; (2) princípios de voo que devem ser respeitados; (3) práticas e procedimentos de voo a serem realizados (quais, por que, por quem); e (4) condições de aptidão para o voo de instrução que será realizado (meteorologia, segurança de voo, etc.). (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de instrutor de voo referente à categoria de aeronave requerida; (3) instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução em voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: (i) técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos pilotos; e (ii) praticas 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. (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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	(M) riscos envolvidos em simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas em aeronaves; e (N) técnicas para a reunião anterior ao voo (briefing), incluindo, no mínimo: (1) objetivos a serem alcançados; (2) princípios de voo que devem ser respeitados; (3) práticas e procedimentos de voo a serem realizados (quais, por que, por quem); e (4) condições de aptidão para o voo de instrução que será realizado (meteorologia, segurança de voo, etc.). (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de instrutor de voo referente à categoria de aeronave requerida; (3) instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução em voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: (i) técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos pilotos; e (ii) praticas 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. (4) experiência: ter recebido de um instrutor em um curso devidamente homologado, pelo menos, 30 (trinta) horas de voo referêntes ao curso de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e

solicitação; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução. (5) perícia: demonstrar, em aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação de instrutor de voo, a habilidade para ministrar instrução nas áreas correspondentes ao grau de perícia exigido para as demais habilitações de que for titular e nas quais pretende ministrar instrução, abrangendo reunião anterior ao voo (briefing), reunião posterior ao voo (debriefing) e instrução teórica apropriada.	aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução. (5) perícia: demonstrar, em aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação de instrutor de voo, a habilidade para ministrar instrução nas áreas correspondentes ao grau de perícia exigido para as demais habilitações de que for titular e nas quais pretende ministrar instrução, abrangendo reunião anterior ao voo (briefing), reunião posterior ao voo (debriefing) e instrução teórica apropriada
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Segundo a própria propósta do RBAC 61, um piloto comercial que peça o seu “cheque” com os minimos terá no máximo 119 horas como piloto em comando, caso este mesmo piloto esteja realizando o piloto comercial junto ao IFR este número de horas como piloto em comando diminui, devido ao fato do IFR ser realizado inteiramente duplo-comando. Tendo como base estes números, a exigência para um instrutor de voo seria que ele tivesse mais 81 horas de voo como piloto em comando após ter checado o piloto comercial, então como podemos imaginar que um recem piloto comercial conseguirá mais 81 horas, e para piorar que estas horas sejam como piloto em comando? Penso que o caminho mais comum apos a conclusão do piloto comercial seja acumular horas de voo como instrutor de voo, porém com esta exigência o piloto precisaria pagar para realizar mais voo, aumentando o investimento (que ja não é pouco) para	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado em relação a obrigatoriedade do IFR.

se tornar piloto. Na minha opinião esta exigência poderia aumentar as incidências das famosas “canetadas”, ou seja, favoreceria o lançamento na C.I.V. de horas de voo inexistentes. Eu intendo que talvez esta exigência das 200 horas sejam para aumentar a segurança e diminuir os indices de incidentes e acidentes em instrução, porém, na prática seria muito difícil para a maior parte dos pilotos brasileiros conseguirem mais 81 horas de voo, e se a base da profissão, que são os instrutores de voo for atingida, todas as demais serão, diminuindo mais ainda a formação de mão de obra qualificada de pilotos no Brasil. Talvez se for feita uma exigência para que realizem 30 horas de voo específico para o curso de instrutor de voo estas horas sejam de maior proveito no que diz respeito a segurança do que simplesmente exigir a somatória de 200 horas quaisquer como piloto em comando.	

Contribuição n° 1671	
Colaborador: André Luís Boff ciencias-aeronauticas@pucrs.br	**Instituição:** Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233 (a) (4) (i) "200 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 dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 meses precedentes a sua solicitação."	"Um total de 230 horas de voo; ou 180 horas de voo se estas forem efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de instrutor de voo aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos: (A) 110 horas de voo com piloto em comando; ou (B) 80 horas de voo como piloto em comando, se estas forem efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa e com aproveitamento de um curso de instrutor de voo aprovado pela ANAC; (C) 30 horas de voo em rota como piloto em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O piloto obtem a Licença de PC com habilitações MULTI/IFR com aproximadamente 150 horas de voo, sendo destas apenas 70 horas na posição de piloto em comando (61.101 - RBAC 61). Surge um grande problema quanto a formação destes novos profissionais (instrutores de voo) na medida em que exite um "gap" de 130 horas de voo em comando para que possa atuar naquela que é considerada a primeira profissão relacionada ao voo pela grande maioria. Ao se verificar as informações trazidas no FAR 61 (Subpart H) fica constatado que não existe esta mesma reinvindicação. A sugestão que trago é a de ligar - de maneira direta - o término do curso para a obtenção do PC/MULTI/IFR, com mais 30 horas de treinamento (além das atuais 24 horas exigidas no Curso de Instrutor de Voo) sendo 20 destas horas de treinamento local para	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

a preparação do instrutor, e 10 horas de voos em rota na posição de piloto em comando.	

Contribuição n° 1672	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um jovem de classe média irá custar 50 horas	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais) Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1673	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa do Colaborador.

Contribuição n° 1674	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais) Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) . Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1675	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um jovem de classe média irá custar 50 horas	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais) Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1676	
Colaborador: Daniel Assis de Souza dan.assis@yahoo.com.br	**Instituição:** JUST IN AIR TÁXI AÉREO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e	Para os candidatos a Instrutor de Vôo que já iniciaram o Curso de INVA em escola homologada pela ANAC ou que já realizaram a prova Teórica de INVA, fica mantido o regulamento anterior no que diz respeito à experiência de vôo, e estes terão um prazo de até 06 meses para que possam requerer a licença de INVA. Após este prazo, fica válido o novo RBAC 61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Os alunos que já iniciaram o curso teórico de INVA ou que já realizaram a prova teórica da ANAC para Instrutor, devem ter um prazo de até 06 meses para requerer a licença de INVA, a partir da publicação deste regulamento. Visto que uma mudança no regulamento irá prejudicar aqueles que já iniciaram o curso de Instrutor pelo fato da exigência de experiência de vôo ser bastante superior aquela descrita no RBHA 61. No regulamento atualmente em vigor, o candidato a INVA deve possuir a licença de Piloto Comercial e voar mais 21,5h na aeronave (caso já tenha a voado anteriormente). Se analisarmos que um aluno recém checado em escola homologada voou 150h para possuir a licença de Piloto Comercial e este está em fase de treinamento de INVA (realizando o curso teórico ou treinamento prático de vôo para INVA) será prejudicado com o regulamento, pois não terá as horas mínimas (200h em comando) com o novo RBAC 61.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

No meu caso, por exemplo: Recebi a habilitação de Piloto Comercial com 150 horas de vôo (todas pagas e voadas em escola e aeronave homologada) mais às 21,5 horas necessárias para requerer a licença de INVA terei ao final do curso 171,5 horas de vôo em escola homologada sendo que destas cerca de 140horas são de piloto em comando. Quando planejei realizar o curso de INVA estava me baseando nas horas do RBHA 61 e com o novo regulamento, necessitarei pagar em escola homologada por volta de mais 60 horas em comando o que tornaria inviável o curso de INVA para aqueles que já iniciaram tal curso. Sendo assim, solicito que seja estendido o prazo de ajuste para os que já iniciaram o curso de INVA por no máximo 6 meses, a partir da publicação do regulamento RBAC 61.	

Contribuição n° 1677	
Colaborador: IRWIN MAGALHÃES QNE@QNE.COM.BR	**Instituição:** QNE ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233 (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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;	70 horas de vôo como piloto em comando na categoria da aeronave
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O AUMENTO EXPRESSIVO NA EXPERIÊNCIA MÍNIMA EM COMANDO PARA A FORMAÇÃO DE INSTRUTOR DE VOO NÃO REPRESENTARIA AUMENTO NA SEGURANÇA DAS OPERAÇÕES DAS ESCOLAS (OBSERVAR DIVERSOS RELATÓRIOS FINAIS DE OCORRÊNCIAS COM AERONAVES DE INSTRUÇÃO – POUCAS VEZES O ÍTEM FALTA DE EXPERIÊNCIA PARA O INVA É CITADO). A SEGURANÇA ESTÁ DIRETAMENTE RELACIONADA COM A QUALIDADE DA FORMAÇÃO DO INVA E DE UMA CORRETA SUPERVISÃO DE INSTRUÇÃO. O MAIOR INDICE DE OCORRÊNCIAS NA INSTRUÇÃO DE VOO ESTÁ ASSOCIADA A UTILIZAÇÃO DE AERONAVES CONVENCIONAIS E A FALTA DE UMA BOA COORDENAÇÃO DE ENSINO NAS ENTIDADES. NA PRÁTICA ESTA MUDANÇA SÓ ACARRETARIA A EXTINÇÃO DA FORMAÇÃO DE INSTRUTORES DE VOO, PRINCIPALMENTE EM ÉPOCA DE MERCADO DE TRABALHO	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

AQUECIDO. ISTO CERTAMENTE ELEVARIA O CUSTO DA OPERAÇÃO, EM CONSEQUENCIA O CUSTO DA FORMAÇÃO DE AVIADORES.	

Contribuição n° 1678	
Colaborador: Felipe Heck Schallenberger fehecks@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Blumenau
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Tenho dois pontos de discórdia: * 61.233: Concessão de habilitação de instrutor de vôo; Experiência: 200 horas como piloto em comando na categoria da aeronave que se propõe a ministrar instrução * Subparte F: Licença de Piloto de tripulação Múltipla	Com relação ao primeiro ponto, sugiro não alterar o texto original do RBHA 61. Com relação ao segundo ponto, sugiro excluir esta nova subparte.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O mercado já está sofrendo as conseqüências da falta de instrutores de vôo. Com essa nova medida (experiência de 200 horas), a formação do instrutor de vôo será ainda mais prejudicada, e as conseqüências destas medidas no mercado de trabalho serão sentidas ainda mais. Com relação a subparte F, creio que é necessária uma ampla discussão do tema junto a comunidade aeronáutica antes que qualquer decisão seja tomada.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH. Sugestão não acatada. A Licença de Tripulação Múltipla já faz parte do Anexo 1 e o Brasil, como signatário da OACI, está de acordo com a licença. Obviamente, que se pode haver uma discussão, coisa que já está acontecendo.

Contribuição n° 1679	
Colaborador: Bruno Tabosa bruno_cbc@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
No item 61.233 – Concessão de habilitação de instrutor de vôo ITEM 4 (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e	Abolição do trecho em negrito.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Nem mesmo no Federal Aviation Regulations Part 61 que segundo consta foi tomado como base para a elaboração do RBAC 61 é mencionada uma exigência deste caráter. Esta medida pode inviabilizar a formação de novos instrutores de vôo, visto que a exigência de 200 horas em comando é praticamente o dobro do que um piloto tem atualmente ao solicitar a habilitação de Instrutor de Vôo. Sugiro uma suspensão provisória da implantação da RBCA por mais alguns meses, para que a ANAC possa discutir com mais abrangência junto aos aeroclubes, sindicatos dos aeronautas, enfim, todas as entidades interessadas. Apenas a tomada de informações através da presente audiência pública é insuficiente	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC horas da Licença de PC e do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1680	
Colaborador: Flavio Letaif Milanez flaviomilanez@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença; (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (A) técnicas para ministrar instrução teórica e prática; (B) avaliação do desempenho e progresso dos alunos; (C) processo de aprendizado; (D) elementos para o ensino eficaz; (E) filosofias de treinamento; (F) notas e exames, princípios pedagógicos; (G) desenvolvimento de programas de treinamento; (H) planejamento de instrução, preparação de lições; (I) técnicas de instrução; (J) utilização de ajudas de instrução, incluindo dispositivos de treinamento para simulação de voo; (K) análise e correção de erros dos alunos;	Inclusão: Todos aspectos abordados de (A) até (N), são únicos para candidatos à instrutor na Licenças de Avião e Helicóptero, no entanto está isento de curso teórico, e avaliação teórica de instrutor de voo na Licença solicitada aquele candidato que já possui CCT ou CHT de instrutor de voo em outra Licença.

(L) desempenho humano e limitações relevantes da instrução de voo, incluindo gerenciamento de ameaças e erros; (M) riscos envolvidos em simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas em aeronaves; e (N) técnicas para a reunião anterior ao voo (briefing), incluindo, no mínimo: (1) objetivos a serem alcançados; (2) princípios de voo que devem ser respeitados; (3) práticas e procedimentos de voo a serem realizados (quais, por que, por quem); e (4) condições de aptidão para o voo de instrução que será realizado (meteorologia,	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
- Os aspectos abordados são os mesmo nos cursos de Instrutor de Avião e Helicóptero. - As escolas já ministram curso de INVA e INVH em classe única. - As apostilas de curso são as mesmas, pois a grade é a mesma. - As apostila adotada é exatamente a mesma, não muda nem a capa. - No que se trata a formação prática, cumpre-se mínimos individualmente para cada categoria, sem isenção, pois trata-se de equipamentos diferentes. - A experiência mínima para cada equipamento deve ser respeitada, conforme a legislação porém não necessariamente fazer outro curso com a mesma grade curricular. Hoje, apenas repetimos um curso que foi concluído. O pior é que os cursos são dados juntos, Helicóptero e Avião, no entanto, No mínimo o candidato deveria sair com 2 diplomas, INVA e INVH. Pois o curso é exatamente o mesmo.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1681	
Colaborador: Riccieri Vicenzo Leonardi riccieri.leonardi@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Caxias do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença; (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (A) técnicas para ministrar instrução teórica e prática; (B) avaliação do desempenho e progresso dos alunos; (C) processo de aprendizado; (D) elementos para o ensino eficaz; (E) filosofias de treinamento; (F) notas e exames, princípios pedagógicos; (G) desenvolvimento de programas de treinamento; (H) planejamento de instrução, preparação de lições; (I) técnicas de instrução; (J) utilização de ajudas de instrução, incluindo dispositivos de treinamento para simulação de voo; (K) análise e correção de erros dos alunos; (L) desempenho humano e limitações relevantes da instrução de voo, incluindo gerenciamento de ameaças e erros;	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença; (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (A) técnicas para ministrar instrução teórica e prática; (B) avaliação do desempenho e progresso dos alunos; (C) processo de aprendizado; (D) elementos para o ensino eficaz; (E) filosofias de treinamento; (F) notas e exames, princípios pedagógicos; (G) desenvolvimento de programas de treinamento; (H) planejamento de instrução, preparação de lições; (I) técnicas de instrução; (J) utilização de ajudas de instrução, incluindo dispositivos de treinamento para simulação de voo; (K) análise e correção de erros dos alunos; (L) desempenho humano e limitações relevantes da instrução de voo, incluindo gerenciamento de ameaças e erros;

(M) riscos envolvidos em simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas em aeronaves; e (N) técnicas para a reunião anterior ao voo (briefing), incluindo, no mínimo: (1) objetivos a serem alcançados; (2) princípios de voo que devem ser respeitados; (3) práticas e procedimentos de voo a serem realizados (quais, por que, por quem); e (4) condições de aptidão para o voo de instrução que será realizado (meteorologia, segurança de voo, etc.). (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de instrutor de voo referente à categoria de aeronave requerida; (3) instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução em voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: (i) técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos pilotos; e (ii) praticas 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. (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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	(M) riscos envolvidos em simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas em aeronaves; e (N) técnicas para a reunião anterior ao voo (briefing), incluindo, no mínimo: (1) objetivos a serem alcançados; (2) princípios de voo que devem ser respeitados; (3) práticas e procedimentos de voo a serem realizados (quais, por que, por quem); e (4) condições de aptidão para o voo de instrução que será realizado (meteorologia, segurança de voo, etc.). (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de instrutor de voo referente à categoria de aeronave requerida; (3) instrução: ter recebido de instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado, dentro de um período de 3 (três) meses precedentes à solicitação, instrução em voo que deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: (i) técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos pilotos; e (ii) praticas 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. (4) experiência: ter recebido de um instrutor em um curso devidamente homologado, pelo menos, 30 (trinta) horas de voo referêntes ao curso de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e

solicitação; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução. (5) perícia: demonstrar, em aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação de instrutor de voo, a habilidade para ministrar instrução nas áreas correspondentes ao grau de perícia exigido para as demais habilitações de que for titular e nas quais pretende ministrar instrução, abrangendo reunião anterior ao voo (briefing), reunião posterior ao voo (debriefing) e instrução teórica apropriada.	aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução. (5) perícia: demonstrar, em aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação de instrutor de voo, a habilidade para ministrar instrução nas áreas correspondentes ao grau de perícia exigido para as demais habilitações de que for titular e nas quais pretende ministrar instrução, abrangendo reunião anterior ao voo (briefing), reunião posterior ao voo (debriefing) e instrução teórica apropriada.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Segundo a própria propósta do RBAC 61, um piloto comercial que peça o seu “cheque” com os minimos terá no máximo 119 horas como piloto em comando, caso este mesmo piloto esteja realizando o piloto comercial junto ao IFR este número de horas como piloto em comando diminui, devido ao fato do IFR ser realizado inteiramente duplo-comando. Tendo como base estes números, a exigência para um instrutor de voo seria que ele tivesse mais 81 horas de voo como piloto em comando após ter checado o piloto comercial, então como podemos imaginar que um recem piloto comercial conseguirá mais 81 horas, e para piorar que estas horas sejam como piloto em comando? Penso que o caminho mais comum apos a conclusão do piloto comercial seja acumular horas de voo como instrutor de voo, porém com esta exigência o piloto precisaria pagar para realizar mais voo, aumentando o investimento (que ja não é pouco) para	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado em relação a obrigatoriedade do IFR.

se tornar piloto. Na minha opinião esta exigência poderia aumentar as incidências das famosas “canetadas”, ou seja, favoreceria o lançamento na C.I.V. de horas de voo inexistentes. Eu intendo que talvez esta exigência das 200 horas sejam para aumentar a segurança e diminuir os indices de incidentes e acidentes em instrução, porém, na prática seria muito difícil para a maior parte dos pilotos brasileiros conseguirem mais 81 horas de voo, e se a base da profissão, que são os instrutores de voo for atingida, todas as demais serão, diminuindo mais ainda a formação de mão de obra qualificada de pilotos no Brasil. Talvez se for feita uma exigência para que realizem 30 horas de voo específico para o curso de instrutor de voo estas horas sejam de maior proveito no que diz respeito a segurança do que simplesmente exigir a somatória de 200 horas quaisquer como piloto em comando.	

Contribuição n° 1682	
Colaborador: Josué de Andrade josue@ej.com.br	**Instituição:** EJ Escola de Aeronáutica Civil LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(i) 100 (Cem) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 10 (Dez) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não é necessário 200 horas de voos para ministrar instrução, hoje é menos da metade para adquirir a habilitação e tem dado bons resultados, com 100(cem) horas em comando, estaremos melhorando a experiência sem onerar ou afungentar novos interessados na instrução de voo. Temos que tomar o cuidado para não prejudicar as escolas e consequentemente a formação de novos pilotos.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1683	
Colaborador: CARLOS HENRIQUE PINTO VARASQUIM cmte-rick@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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	A redução das 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acho que poderia ser revisto a quantidade de horas em comando que está sendo solicitado para requerer a licença de Instrutor de Vôo. Uma quantidade muito alta, tendo em vista que, o mercado está muito aquecido com falta de profissionais. Instrutor de vôo na maioria das vezes é o primeiro emprego dos recém formados em Piloto Comercial. Para tirar as duas carteiras (PP e PC) é gasto em média R$ 70.000,00 (setenta mil reais), se alguém que gastou esse valor terá que desembolsar mais ou menos uns R$ 30.000,00 (trinta mil reais) para conseguir chegar nas 200 horas em comando. Peço a revisão e a possibilidade de diminuir de 200 horas para 100 horas em comando pelo menos. Pois infelizmente as horas de vôo são muito caras e são poucos os que tem um valor desses para disponibilizar para sua formação. O mercado está em uma crescente gigantesca, faltando profissionais, tendo pouca infra-estrutura, sendo que temos uma Copa do Mundo e Olimpíadas pela frente. Obrigado!	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1684	
Colaborador: Fábio José Bruns fabio_bruns@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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;	Deve ser mantido o texto da regulamentação atual (RBHA 61)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É do conhecimento de todos, inclusive daqueles que não pertencem ao setor aviário, que existe hoje uma grande carência de pilotos no Brasil, isso por conta do rápido crescimento ocorrido nos últimos tempos, que por sinal tende a continuar neste ritmo. E por conta disso muitos foram estimulados a ingressar no ramo, inclusive a própria ANAC está oferecendo bolsas para auxiliar aqueles que não têm boas condições financeiras. Sabendo disso, penso que este é um momento no qual devem ser tomadas medidas que facilitem a formação do piloto, a exemplo das bolsas, e não medidas que coloquem obstáculos, pois caso o novo texto passe a vigorar será difícil formar instrutores, porque para obter a experiência exigida ou teremos que pagar pelas horas de voo, ou vamos adquiri-las trabalhando,	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

sendo que para a grande maioria a segunda opção é a única possível, pois a hora de voo é muito onerosa, e acredito que alguém que esteja trabalhando não vai ter interesse em fazer o curso de instrutor para receber um salário menor e voar menos. Contudo, essa nova exigência pode agravar ainda mais a situação que temos hoje, pois muitos foram admitidos por companhias aéreas e com isso em vários aeroclubes e escolas de aviação temos muitos alunos mas aeronaves no solo por falta de instrutores, e se forem impostas as novas regras será reduzido ainda mais o número destes profissionais prejudicando o desenvolvimento do setor.	

Contribuição n° 1685	
Colaborador: Johnny Udson Rocha Rodrigues j.udson@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença; (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de instrutor de voo, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos: (A) técnicas para ministrar instrução teórica e prática; (B) avaliação do desempenho e progresso dos alunos; (C) processo de aprendizado; (D) elementos para o ensino eficaz; (E) filosofias de treinamento; (F) notas e exames, princípios pedagógicos; (G) desenvolvimento de programas de treinamento; (H) planejamento de instrução, preparação de lições; (I) técnicas de instrução; (J) utilização de ajudas de instrução, incluindo dispositivos de treinamento para simulação de voo; (K) análise e correção de erros dos alunos;	Inclusão: Todos aspectos abordados de (A) até (N), são únicos para candidatos à instrutor na Licenças de Avião e Helicóptero, no entanto está isento de curso teórico, e avaliação teórica de instrutor de voo na Licença solicitada aquele candidato que já possui CCT ou CHT de instrutor de voo em outra Licença.

(L) desempenho humano e limitações relevantes da instrução de voo, incluindo gerenciamento de ameaças e erros; (M) riscos envolvidos em simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas em aeronaves; e (N) técnicas para a reunião anterior ao voo (briefing), incluindo, no mínimo: (1) objetivos a serem alcançados; (2) princípios de voo que devem ser respeitados; (3) práticas e procedimentos de voo a serem realizados (quais, por que, por quem); e (4) condições de aptidão para o voo de instrução que será realizado (meteorologia,	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
- Os aspectos abordados são os mesmo nos cursos de Instrutor de Avião e Helicóptero. - As escolas já ministram curso de INVA e INVH em classe única. - As apostilas de curso são as mesmas, pois a grade é a mesma. - As apostila adotada é exatamente a mesma, não muda nem a capa. - No que se trata a formação prática, cumpre-se mínimos individualmente para cada categoria, sem isenção, pois trata-se de equipamentos diferentes. - A experiência mínima para cada equipamento deve ser respeitada, conforme a legislação porém não necessariamente fazer outro curso com a mesma grade curricular. Hoje, apenas repetimos um curso que foi concluído. O pior é que os cursos são dados juntos, Helicóptero e Avião, no entanto, No mínimo o candidato deveria sair com 2 diplomas, INVA e INVH. Pois o curso é exatamente o mesmo.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1686	
Colaborador: Fabiano Luiz Possi fpossi@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença;" "(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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< br />devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e..."	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Já é subentendido que o detentor de uma licença de PLAH, tem o IFR checado. Para ministrar instrução de voo, o piloto vai ter que acumular uma experiência mínima de 200 como piloto em comando. Aluno não é piloto em comando, então, as horas que o aluno teve que voar para obter a licença de PP e PC não contam. Onde o piloto que quer ser Instrutor de Voo vai acumular essas horas? Como será que vai acontecer o acúmulo dessa experiência? Todos sabemos que a instrução de voo é um primeiro passo normal na carreira hoje em dia. Não existe um link entre a saída da escola e a	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado em relação à obrigatoriedade do IFR.

entrada no primeiro emprego. É difícil arrumar um emprego com 100 horas. Tem que voar no helicóptero de um amigo	

Contribuição n° 1687	
Colaborador: Gustavo Mateus Carolino gustavomc12@hotmail.com	**Instituição:** Estudante de Aviação Civil--
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
‘61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e’	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 200 (duzentas) horas totais de voo 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; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Quando o trecho original regula que sejam necessárias 200 horas na condição de ‘Piloto em Comando’ para tal concessão de habilitação, leva-nos a entender que, no total, um Piloto Comercial com intenções de se tornar um Instrutor de Voo, deverá ter na verdade um mínimo de 200 horas de voo além das 150h (mínimas das instruções) e outras situações, isto é, um mínimo de 350h, visto que a expressão técnica ‘Piloto em comando’, averbada no item (4) do respectivo parágrafo, faz com que as horas lançadas em Duplo Comando, modo como é lançada as instruções em voo e possíveis outros voos externos à instrução, como na condição de copiloto, por exemplo, sejam desconsideradas; Caso o parágrafo seja aprovado, da forma original, teríamos sérios problemas em relação ao Corpo Docente nos aeroclubes e escolas de todo país. A alteração para ‘200 horas totais’ é a melhor opção para não impactar carência de mão-de-obra nas entidades de ensino.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1688	
Colaborador: Camila Meggiolaro dos Santos camila.meggiolaro@bol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo Pré requisitos: -Ser titular de uma licença de piloto comercial ou de linha aérea com a habilitação válida de vôo por instrumentos correspondente à categoria da licença; -Ter pelo menos 200 horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor, sendo que pelo menos 15 dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 meses precedentes a sua solicitação	Se a intenção escrita nesse presente trecho do sugerido RBAC 61 é tornar os instrutores de vôo pessoas mais capacitadas para exercer tal profissão, não seria de mais valia incluir mais horas em sua formação como instrutor? Ou seja, alterar as atuais 10 horas por um valor superior a esta, chegando a 50 horas, por exemplo. Exigir que o aluno atue na área de instrução sentado na real posição por mais tempo tornando hábil a sua função
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Um piloto de helicóptero acumulando 200 horas como piloto em comando e mais 110 horas para a sua formação PPH, PCH e instrutor terá a facilidade de garantir um emprego mais favorável que não seja instrutor de vôo. O que pretendo demonstrar é que se trata de um ciclo: Atualmente as escolas apresentam deficiência nas instruções por falta de instrutores. Exigindo que os mesmos tenham esse tanto de horas mais IFR jamais atuarão como tais. A deficiência passará então a ser maior ainda, o custo das horas para a contratação aumentará e conseqüentemente o valor das horas para os alunos também. Para um mercado que não consegue expandir devido à falta de pilotos, talvez fosse arriscar demais deixando de atrair novos atuantes.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH. As 10 horas na formação do instrutor estão sendo revistas.

Como aluna de PCH no momento exponho aqui uma pergunta: Sem ter o passo da instrução, em qual setor devo me empregar? Pois, quem hoje em dia, contrata um piloto com 100 horas sem ter mais experiência?	

Contribuição n° 1689	
Colaborador: Enrico Batista Montecchi enrico@montecchi.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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;	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Exigindo mais horas em comando para exercer a atividade de Instrutor de Vôo onera demais o custo de formação dos mesmos. Considerando que o custo de tirar uma licença de Piloto comercial já é alto. A instrução de vôo é um meio de o piloto adquirir horas e experiência para ingressar na Cia Aérea ou qualquer outra atividade com piloto. Dificultando este lado, dificulta a cadeia toda gerando mais dificuldades para a formação de novos profissionais.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1690	
Colaborador: Ricardo Balca Mourão ricbalca@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 15 (quinze) como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo , sendo estas ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Até concordo que por segurança o instrutor tenha que ter um mínimo de horas, porém, infelizmente é muito difícil acumular horas de vôo. Por exemplo se hoje eu realizar o vôo de Check para PCH, terei, 100hs totais. Sendo estas: De 15 hrs em Duplo comando e 85 hrs como Piloto em comando. Hoje a única maneira de conseguir acumular horas de vôo é como instrutor, Aas seguradoras exigem que um piloto de helicóptero tenha no mínimo 500 hrs, ou seja, um contratante só vai querer um piloto que tenha mais de 500 hrs, E do modo que está o piloto não terá horas suficientes e não consegue nem emprego pra atingir estas 200 horas. O Atual RBHA exige que o piloto tenha apenas o curso de PCH completo, eu entendo que 15 horas a mais para ser instrutor é uma boa quantidade. Ou seja, No total ter 15 horas além do curso completo de PCH, para ser	Não há texto da minuta a discutir.

instrutor de helicóptero, está de bom tamanho. Estas 15 horas serem realizado treinamento. Não vi o caso de pilotos de avião. Mas não deve ser muito diferente. 15 horas além do PCA.	

Contribuição n° 1691	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea com a habilitação válida de voo por instrumentos correspondente à categoria da licença; Para ministrar instrução para os Aeroclubes e Escolas, que têm por atribuição principal a formação de PP, será que é necessário exigir a habilitação de IFR válida?	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (a) O postulante a uma habilitação de instrutor de voo deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial ou piloto de linha aérea.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para ministrar instrução para os Aeroclubes e Escolas, que têm por atribuição principal a formação de PP, será que é necessário exigir a habilitação de IFR válida? Este pré requisito é mesmo fundamental para a formação nos Aeroclubes? Não vejo assim. Via de regra a formação de IFR só acontecerá bem depois que o piloto obter a sua primeira licença. Caso isto se confirme, será oneroso demais a formação dos futuros INVA(H) no Brasil.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado em relação a obrigatoriedade do IFR.

Contribuição n° 1692	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (3) instrução: ter recebido... (ii) praticas 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.	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (3) instrução: ter recebido... (ii) praticas (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	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Somente acentuação.	Sugestão acatada.

Contribuição n° 1693	
Colaborador: Willian Escribano Borges willianeborges@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube de São Paulo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e	61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 90 (Noventa) 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; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Se efetuarmos estas mudanças no RBHA nos dias atuais, terá inicio a uma grande crise aérea. Lembramos que no Brasil existe a falta de pilotos, inclusive sua formação, e efetuando isto estamos atrapalhando a formação dos mesmos, nunca tivemos problemas com a nossa formação em termos de qualidade. Solicito que os Senhores inicialmente venham procurar os responsáveis das escolas e órgãos formadores de pilotos para assim efetuarem mudanças em nosso RBHA.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1694	
Colaborador: Diego Pablo Alves Rodrigues diego.pablo@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 (a) (4) (i) 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; e	61.233 (a) (4) (i) 150 (cento e cinquenta) 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; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O aluno que se forma hoje em curso homologado tira licença de Piloto Comercial e em seguida INVA com total aproximado de 120 horas de voo em comando (as demais são duplo comando em instrução). Exigir que tenha total de 200 horas em comando é irreal, visto que o custo das horas de voo já são bastante proibitivos. Vale lembrar também que aumentar a quantidade de horas necessárias diminuirá a quantidade de instrutores, pois aqueles com poucas horas acabam desistindo, e aquelas com muitas horas preferem partir para um emprego de co-piloto nas empresas aéreas. Tal situação pode levar a crise nos aeroclubes por falta de instrutores.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1695	
Colaborador: Luiz Gabriel Nascimento de Castro lz.gabriel@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube do Paraná
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233.4 - (i) 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;	(i) 100 (cem) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É de conhecimento geral a inexistência de Instrutores de Vôo habilitados. Caso seja aumentado os requisitos para a concessão da licença será impossível àqueles que concluem o curso de Piloto Comercial em escola homologada iniciar o curso de Instrutor de Vôo. Peço gentilmente que seja revista a alteração, sobretudo no momento de falta de pessoal habilitado pelo qual passamos hoje.	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

Contribuição n° 1696	
Colaborador: Daniel Machado Torresini torresini.daniel@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Eldorado do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233 Concessão de Habilitação de Instrutor de Voo 4. experiência: ter, pelo menos o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando na categoria de aeronave para qual requeira sua habilitação de instrutor de vôo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;	Permanecer o antigo requisito “experiência”, do RBHA 61, para concessão de habilitação de instrutores de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sou aluno do Aeroclube de Eldorado do Sul, bolsista duas vezes pelo programa de formação de pilotos da ANAC. Trago questões que gostaria que realmente fossem discutidas internamente pela ANAC. O aumento para 200 horas, como requisito de experiência mínima na concessão de habilitação de instrutores, não se baseia numa investigação real a respeito da qualidade da instrução no Brasil. Com o crescimento desse mercado a ANAC prevê falta de pilotos no futuro. Através dessa justificativa, desde 2008 elabora um programa de concessão de bolsas para formar pilotos, considerando que na formação se exige um grande gasto. O	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

programa perde credibilidade, uma vez que é incongruente investir na busca e formação de novos profissionais e ao mesmo tempo restringir a oportunidade destes na continuação da carreira. Vale lembrar que a instrução aérea é uma grande oportunidade aos recém formados. Nesse momento da carreira adquiri-se experiência e consequentemente, horas de voo, necessárias na hora de buscar um emprego no mercado de trabalho. Se a qualidade dos profissionais deixa a desejar, por que não alterar os mínimos para as licenças de PP e PC? A ANAC se equivoca ao alterar apenas números, buscando atender as normas e orientações internacionais sem levar em consideração o contexto em que o Brasil se insere.	

Contribuição n° 1697	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1698	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1699	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1700	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1701	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1702	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1703	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1704	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1705	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1706	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1707	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1708	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1709	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1710	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1711	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1712	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1713	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1714	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1715	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1716	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1717	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1718	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1719	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1720	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1721	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de instrutor de voo referente à categoria de aeronave requerida	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Com o texto da forma que está redigido, possuo a habilitação de INVH, terei que refazer a Banca, não somente fazer a prova de regulamentos e check, um grande retrocesso.	Sugestão não analisada, pois não há texto sugerido.

Contribuição n° 1722	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1723	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1724	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1725	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1726	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1727	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1728	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1729	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1730	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1731	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1732	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1733	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1734	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1735	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1736	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1737	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1738	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1739	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1740	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1741	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.233 Concessão de habilitação de instrutor de vôo (4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução.	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 150 (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; e (ii) para ministrar instrução em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução, a menos que já possua experiência de pelo menos 100 (cem) hoars de vôo como instrutor na categoria em questão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos a redução de 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual se requeira uma habilitação de instrutor de voo, para 150 (cento e cinquenta) horas de voo. Ratifico a importância da instrução de pilotagem elementar no Brasil, uma vez que esta é a maior fonte de obtenção de experiência para os jovens pilotos que aspiram a patamares superiores, que futuramente serão os pilotos do transporte público. Pensando em termos estratégicos de desenvolvimento do sistema de aviação civil no Brasil, questiono a esta agência como um	Sugestão não acatada. O instrutor precisa ter um número considerado de horas para que se assegure um bom padrão para que possa ministrar instrução com qualidade. As horas para a emissão da habilitação de instrutor são, basicamente, horas da Licença de PC do curso de INVA/INVH.

jovem de classe média irá custar 50 horas de vôo, sendo que na média uma hora de vôo custa em torno de 350 reais? (50 X 350=17.500 reais). Em adição, solicito a inclusão do texto de que se o requerente a instrutor de multimotor já for qualificado como instrutor anteriormente, que a necessidade das 15 horas adicionais de multimotor seja desnecessária. Mais uma vez questiono a esta agência como um jovem de classe média irá realizar 15 horas de multimotor, sendo que uma hora em média custa 600 reais? (15 X 600= 9000 reais) Embasamento: RBHA 61 § 61.185, subparte J, em vigor	

Contribuição n° 1742	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.235 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento e as condições do parágrafo (b) desta seção, as prerrogativas do titular de uma habilitação de instrutor de voo são: (1) supervisionar voos solo de alunos pilotos; e (2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, de linha aérea e das habilitações de classe, tipo, e de operação (E de MPL?)	. O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução em sua CIV. Como a ANAC fará a Certificação deste Centro de Instrução para MPL? Como será a avaliação deste Instrutor para o MPL? Registro na CIV?
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada. Não há justificativa do colaborador.

Contribuição n° 1743	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.235 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento e as condições do parágrafo (b) desta seção, as prerrogativas do titular de uma habilitação de instrutor de voo são: (1) supervisionar voos solos de alunos pilotos; e (2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, de linha aérea e das habilitações de classe, tipo, de operação.	61.235 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento e as condições do parágrafo (b) desta seção, as prerrogativas do titular de uma habilitação de instrutor de voo são: (1) supervisionar voos solos de alunos pilotos; e (2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, de linha aérea e das habilitações de classe, tipo, e (retirar vírgula antes da conjunção “e”) de operação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Somente acentuação	Sugestão acatada.

Contribuição n° 1744	
Colaborador: AURO L AZEREDO auro.azeredo@gmail.com	**Instituição:** eFly Training
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.243 Concessão de habilitação de piloto agrícola (a) O postulante a uma habilitação de piloto agrícola deve cumprir o seguinte: (4) experiência: 400 (quatrocentas) horas de voo totais, das quais, no mínimo, 200 (duzentas) horas de voo devem ter sido realizadas na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 100 (cem) dessas horas de voo como piloto em comando;	61.243 Concessão de habilitação de piloto agrícola (a) O postulante a uma habilitação de piloto agrícola deve cumprir o seguinte: (4) experiência: 400 (quatrocentas) horas de voo totais, das quais, no mínimo, 200 (duzentas) horas de voo devem ter sido realizadas na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 100 (cem) dessas horas de voo como piloto em comando ou, podem ser substituídas por 100 horas instrução realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo categoria FTD (6 ou 7) ou FFS (A até E) aprovado pela ANAC.;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dado o alto grau de acuracidade e realismo que este dispositivo de treinamento possui, seria possível obter as seguintes vantagens operacionais: - Reduzir o custo na formação do aluno, uma vez que as horas de simulador são pelo menos 50% mais em conta que horas de voo real, - Formação em menor prazo através do aproveitamento das horas ociosas de treinamento real, motivadas por indisponibilidade de aeronave ou limitações meteorológicas; - Menor exposição de riscos de acidentes durante o aprendizado de manobras primaria; - Menor exposição a condições insalubres durante o aprendizado, em face as características da operação desta categoria de aeronave;	Sugestão não acatada. A instrução em dispositivos de treinamento serão analisados em documento próprio diferente do RBAC 61.

- Registro e gravação de todas as horas praticadas no simulador através de mídia eletrônica, para efeito de uma possível auditoria futura.	

Contribuição n° 1745	
Colaborador: SERGIO KOCH koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.245 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto agrícola (d) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto agrícola 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 piloto agrícola ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto agrícola deverá realizar instrução de readaptação ao voo em operação agrícola com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto agrícola. 61.265 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas (d) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas 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 piloto lançador de paraquedistas ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deverá realizar instrução de readaptação ao voo em operação de	Eliminar estas seções do RBAC

lançamento de paraquedistas com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto lançador de paraquedistas. 61.277 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia (d) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto de acrobacia 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 piloto de acrobacia ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto de acrobacia deverá realizar instrução de readaptação ao voo em operação aérea de acrobacia com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto de acrobacia. 61.285 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto de ensaio em voo (f) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto de ensaio em voo deixam de existir sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste regulamento. Nesse caso, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto de ensaio em voo deverá realizar instrução de readaptação com um piloto titular da uma habilitação de piloto de ensaio em voo nível 1. O piloto responsável pela instrução de readaptação deverá declarar, ao	

final da instrução e se assim julgar verdadeiro, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto de ensaio em voo.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Esta sugestão baseia-se apenas no conceito de "experiência recente". A seção 61.21 determina os 3 pousos diurnos e os 3 noturnos para manter a "habilitação de categoria" (avião, helicóptero, planador etc) com validade. A única "habilitação relativa à operação" constante da seção 61.21 é a de "voo por instrumento". Assim todas as habilitações listadas na proposta acima são "habilitação relativa à operação" e não vejo o menor sentido existir estas seções nas suas respectivas Subpartes. Veja só um exemplo: Um piloto agrícola estará cumprindo a experiência recente prevista no 61.21 se a sua habilitação de MNTE estiver dentro das exigências dos 3 pousos diurnos e 3 noturnos. Não existe no 61.21 os parâmetros para a habilitação de PAGR (como por exemplo "3 passagens com aplicação de defensivo agrícola"). Assim, os parâmetros do 61.21 são para a categoria (MNTE) e não para a operação (PAGR). Uma "habilitação relativa à operação (agrícola, lpqd, acrobacia e ensaio)" somente poderá ser exercida se a respectiva "habilitação de categoria" estiver válida e dentro da experiência recente. Daí o argumento de que estas seções devem ser suprimidas do texto do RBAC. Não fazem sentido porque não dizem nada tecnicamente.	Sugestão não acatada. A Seção 61.21 estipula que um piloto haja efetivamente operado os comandos da aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo. Em relação às habilitações relativas à operação será criado documento à parte, incluindo o próprio IFR, para esclarecer melhor o assunto.

Contribuição n° 1746	
Colaborador: Gustavo Mateus Carolino gustavomc12@hotmail.com	**Instituição:** Estudante de Aviação Civil--
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
O aspecto não previsto que proponho abordar é referente à 'Subparte O', onde consta na Minuta o titulo: 'Piloto Rebocador de Planadores'. Não é previsto, porém, a atividade de mídia aérea, por meio de reboque de faixas. Sugiro a alteração do titulo de 'Piloto Rebocador de Planadores' para 'Piloto Rebocador' uma vez que não são somente os planadores que são rebocados por aeronaves. Temos também o mercado da publicidade aérea, onde diariamente, pilotos rebocam faixas, em especial pelo litoral brasileiro; e ainda não existe uma regulação especifica que sirva como base para esta atividade no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 61; Informo-lhes que as expressões em tonalidade marrom, estilo itálico, se fazem necessárias para, somente, organizar esta proposta, não fazendo parte da redação sugerida para o novo RBAC 61.)	Trechos sugeridos para modificação: Modificações dos títulos: Subparte O - HABILITAÇÃO DE PILOTO REBOCADOR 61.253 Concessão de habilitação de piloto rebocador. 61.255 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto rebocador ---------- Trechos sugeridos para inclusão: Em 61.253 inserir: (1) Piloto rebocador (Abaixo de '(1)', inserir o item (A), subitem de 01 a 05, conforme a minuta original) (B) O postulante a uma habilitação de piloto rebocador de faixas publicitárias deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de Piloto Comercial de avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de reboque, válida. (2) Ser orientado por um piloto rebocador de faixas, designado pela entidade, sobre, no mínimo, os seguintes aspectos: (i) principais técnicas e procedimentos de segurança no reboque de faixas; (ii) perigos e limitações de velocidade no reboque; (iii) procedimentos de emergência;

	(iv) Altura de segurança; e (v) enganche e alijamento de faixas. (3) Ter realizado, no mínimo, 5 (cinco) voos de reboque [1] de faixa, bem sucedido, supervisionado e orientado por um piloto rebocador publicitário devidamente qualificado, habilitado e credenciado pela entidade, antes de um possível voo solo com o propósito de exercer esta atividade. A entidade deverá possuir declarações de registros que comprovem que providenciou e executou a operação acima descrita e a prevista no item (2), devendo estes documentos ser apresentados sempre que solicitados em fiscalizações. --- Em' prerrogativas', sugiro inserir: (2) Piloto rebocador de faixas publicitárias (a) As prerrogativas do titular de uma habilitação de Piloto rebocador de faixas publicitárias são a de atuar, como piloto em comando ou copiloto de aeronave da categoria apropriada a sua licença e que realize voos de mídia aérea em voos remunerados. (b) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, bem como as prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, as prerrogativas do titular de uma habilitação de piloto rebocador publicitário são as de atuar como piloto em comando de aeronave executando operação de reboque de faixas publicitárias. (c) Para que as prerrogativas do piloto rebocador de faixas publicitárias possam ser exercidas, o titular da habilitação de piloto rebocador de faixas publicitárias deve atender as condições

	previstas em 61.253 em atendimento aos itens ditados em (B), em sua integridade, bem como estar com suas licenças e certificados válidos. (d) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto rebocador de faixas publicitárias deixam de existir após decorrido o período de validade de sua habilitação, caso não tenha sido realizada a revalidação da habilitação pertinente à aeronave utilizada em sua atividade. (e) O titular da habilitação de piloto rebocador faixas publicitárias deverá realizar instrução de adaptação ao voo em operação de reboque de faixas publicitárias com um piloto devidamente qualificado e habilitado, responsável por declarar, que aquele se encontra em condições para exercer as prerrogativas de sua habilitação de piloto rebocador de faixas, conforme previsto em 61.253 (B).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sugiro a ampliação do conceito de 'Piloto Rebocador'. Isto ocorre uma vez que existe outra atividade de reboque a qual não é prevista no regulamento, que é o reboque de faixas publicitárias. O Titulo mais adequando para a licença seria, simplesmente, 'Piloto Rebocador', podendo a habilitação estar dividida entre 2 (dois) segmentos: Piloto rebocador de planador (conforme previsto em (A)) e Piloto rebocador de faixas publicitárias. No caso, é interessante rever o conteúdo para que sejam feitas as modificações necessárias, como a criação de sua prerrogativa, lembrando se tratar de uma atividade comercial. Um embasamento para tal pode ser determinado através da leitura da página sobre um acidente aeronáutico apresentado no próprio site desta Agência, a seguir indicado: http://www.anac.gov.br/segVoo/seguranca2005c.asp. Vale	Sugestão acatada parcialmente. O texto será analisado.

ressaltar à esta audiência, que a deficiente instrução e a deficiente supervisão foram alguns dos fatores que contribuíram com o acidente, de acordo com o DIVOP original de nº11/2005 SIPAER, o qual é sintetizado no link acima.	

Contribuição n° 1747	
Colaborador: Wilson Werle wilsonwerle@yahoo.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Santa Catarina
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Não foi abordada na minuta a regulamentação para a habilitação de Piloto de Girocóptero. -No item 61.253, de que trata os requisitos para concessão de Licença para Piloto Rebocador de Planador, exige como pré-requisito que o postulante seja detentor da licença de Piloto de Planador. Acho tecnicamente descabida esta exigência, uma vez que o que se precisa é o treinamento no avião, e suas implicâncias pelo fato de ter uma carga rebocada. Os comportamentos de cada máquina são distintos. Um médico trata de um câncer sem ter sido necessariamente um paciente de câncer. Ele apenas conhece o que se passa na outra ponta, mas cuida da sua .	-Incluir na regulamentação a obtenção de Licença para Girocóptero, análoga a licença de Aeronave leve, pois trata-se de um equipamento destinado ao Aerodesporto. -Suprimir a exigência de que seja pré-requisito a detenção de habilitação de Piloto de Planador para obter a de Piloto Rebocador de Planador.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O Girocóptero é uma máquina com características próprias, não se enquadrando com Helicóptero (apesar da asa rotativa), e nem como avião (por possuir asa rotativa), e portanto requer treinamento específico. -Para a obtenção de licença de Piloto Rebocador de Planador, o que é necessário é treinamento específico da operação de avião que está rebocando um planador. Este treinamento já está contemplado pela exigência de um curso numa escola que opera com planadores, e lá se conhece tudo o que o Piloto do Avião deve conhecer, e isto deverá ser transmitido e cobrado dele. O Piloto do Planador, por sua vez, deve ser treinado a ser rebocado	Sugestão não acatada. Depedendo do peso do girocóptero será enquadrada na Seção que versa sobre Aeronave Leve. O piloto deverá possuir treinamento específico para obter a habilitçaão de PRBP, porém deverá ser piloto de planador para que se possa obter o conhecimento correto dessa aeronave, conhecendo suas características.

pelo avião, e isto está contemplado no seu treinamento. Isto gera operações distintas, que não tem relação de dependência, pois são outras grandezas envolvidas. Ninguém consegue me afirmar que não consigo ser um Piloto Rebocador sem ter sido um Piloto de Planador. Isto é o mesmo que afirmar que um médico não pode tratar de um câncer ser ter sofrido um. Se a afirmação for de que é melhor que assim seja, estaremos criando uma preconceituação. Daí poderei também afirmar que não é possível habilitar um sujeito a conduzir uma motocicleta se ele não comprovar que sabe andar de bicicleta.	

Contribuição n° 1748	
Colaborador: JOÃO BATISTA STEGLICH COSTA	**Instituição:** FEDERAÇÃO GAUCHA DE PARAQUEDISMO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Previsão de se alterar a de piloto privado para piloto comercial a exigência para LPQD.	Manter como esta hoje – PP para LPQD.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como ex-proprietário de aeronave, presidente da federação gaucha, paraquedista há 25 anos, venho pela presente requerer que se mantenha a exigência de piloto privado para fazer a carteira de LPQD, visto que hoje em dia o LPQD é um grande trunfo para os pilotos recém saídos dos aeroclubes poderem fazer horas de vôo, a custo zero, para poder ingressar no mercado de trabalho da aviação civil comercial, ou até como INVA. Essa alteração acarretará a médio e longo prazo carência de pilotos principalmente para PLA e INVA. Também cabe ressaltar que essa alteração prejudicará o paraquedismo pois dificultará encontrar pilotos com essas exigências e encarecerá de sobremaneira os custos para as escolas de paraquedismo, ou mesmo os aeroclubes que possuem departamento de paraquedismo em seus quadros.	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

Contribuição n° 1749	
Colaborador: GUTTENBERG REVEREY DO PRADO	**Instituição:** CLUBE ESCOLA DE PARAQUEDISMO VERTICALSPEED
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 2**
Modificações do RBHA105, cuja exigência para lançador de pára-quedistas é ser piloto comercial.	Manter o critério PILOTO PRIVADO (PP) para ser lançador de pára-quedistas, com curso especializado de LPQD.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Já é muito difícil manter uma escola de pára-quedismo, a burocracia em se manter uma aeronave civil lançando é enorme, os atuais critérios de solicitação de NOTAM é enorme e crescem as exigências a cada dia, e nós, sempre cedendo. Certamente, com a intenção de mudanças para obrigar a ser PC (piloto comercial) como critério para lançamentos acarretará a extinção de mais de 90% das escolas de formação de novos pára-quedistas, em detrimento dos altos investimentos até aqui realizados pelas mesmas, seja em segurança como em infra-estrutura, causando um prejuízo irreparável. Por outro lado, já está muito difícil a contratação de pilotos PP (piloto privado) cuja condição de ter um curso especializado LPQD (lançador de pára-quedistas), devendo se familiarizar com as peculiaridades da operação O curso de LPQD prepara com total segurança o piloto que vai assumir tal função. Por estes e outros relevantes motivos, a mudança acarretaria sérios prejuízos ao esporte, que tanto vem crescendo em nosso país, e divulgado na mídia nacional.	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

Contribuição n° 1750	
Colaborador: Felipe Laud do Prado	**Instituição:** Departamento de paraquedismo do Aeroclube de Concórdia SC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **4**
Quanto a passar a ser obrigatório que o piloto lançador de paraquedistas seja piloto comercial, essa resolução é totalmente prejudicial à pratica do paraquedismo em todo o Brasil. Além da falta de pilotos comerciais no mercado, o que já onera os salários da categoria, se torna inviável a pratica do nosso amado esporte se tivermos que pagar salários de piloto comercial para pilotos lançadores de paraquedistas. Hoje 99% do paraquedismo praticado no Brasil utiliza o serviço de piloto privado com curso de LPQD (lançador de paraquedismo). O curso de LPQD já prepara o piloto privado para o lançamento de paraquedistas e vem funcionando bem em todos Brasil. O paraquedismo já é considerado um esporte relativamente caro, e dessa forma já é dificultoso praticá-lo. Mas se insistirem em normatizar o lançamento de paraquedistas a ser efetuado somente por pilotos comerciais nosso esporte estará fadado a extinção. Por favor revejam esta posição que é de suma importância para todos os profissionais e praticantes deste esporte!	Não foi apresentado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não foi apresentado.	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

Contribuição n° 1751	
Colaborador: Airton Fernando Probst	**Instituição:** ***JUNTA GOVERNATIVA FEDERAÇÃO CATARINENSE DE PARAQUEDISMO - FECAP***
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 8**
LPQD – lançador de paraquedistas. Ilustríssimo Senhor Presidente; Gostaríamos de cumprimentar e expressar a nossa estima por vossa pessoal, aproveitando para solicitar ao Ilustríssimo senhor, uma especial atenção ao paraquedismo Brasileiro, no que se refere à condição de piloto LPQD. Atualmente, somos bombardeados com inúmeras normas que já limitam nossas operações, agora com a intenção de aprovação em Audiência Pública, da necessidade de um piloto LPQD, vir a ser um PC (Piloto Comercial), vai paralisar e inviabilizar o paraquedismo a nível nacional. Lembro ao Ilustríssimo, que existem muitas escolas áreas de paraquedismo, espalhadas por todo o território nacional, e 99% delas não têm e não terão condições, de ter a sua disposição um Piloto PC, para a continuação de seus trabalhos e atividades, desta forma inviabilizando o paraquedismo. Hoje, o paraquedismo a nível nacional, esta muito bem estruturado, com escolas e áreas profissionais que vivem de seu trabalho, onde pessoas e até famílias vivem e precisam deste trabalho, para se manter, pois investiram em um negocio com profissionalismo, para poder ter uma renda e viver desta, operar com a segurança exigida pela própria ANAC, CBPq – Confederação Brasileira de Paraquedismo, e seus comitês. Peço em nome dos Clubes, Instrutores (profissionais do esporte) e	Não foi apresentado.

atletas, ao Ilustríssimo senhor, que analise com carinho esta solicitação, e que o bom senso prevaleça para não prejudicar o andamento de nossas entidades e profissionais, em todo o território nacional.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não foi apresentado.	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

Contribuição n° 1752	
Colaborador: Guilherme Neves Vialle guilherme.vialle@vcgempreendimentos.com.br	**Instituição:** Atleta Fepar
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto privado na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A mudança de exigência para piloto lançador de paraquedistas prejudica a maioria das escolas e praticantes do esporte, beneficiando exclusivamente as grandes empresas de taxi aéreo. Em todos os locais em que tenho praticado o esporte, os pilotos lançadores são responsáveis e fazem seu trabalho com segurança. Outro aspecto importante é o fato das estatísticas de acidentes mostrarem que os incidentes com paraquedistas não serem causados pelos pilotos lançadores, fatos esses que demonstram claramente que a mudança de exigência é prejudicial.	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

Contribuição n° 1753	
Colaborador: Nuno Canhão Bernardes Gonçalves Coelho nunogcoelho@gmail.com	**Instituição:** Atleta paraquedista e proprietário de aeronave
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto privado na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Vivi muitos anos fora do Brasil, e em lugar algum há obrigatoriedade do piloto lançador ser Piloto Comercial, devido a dois fatos principais: 01) A formação LPQD (Lançador de Paraquedistas), bem elaborada, é suficiente para a execução das atividades, tendo em vista que o piloto lançador precisa conhecer as nuances da atividade e não fazer longas rotas e voar por instrumentos (como o caso do Piloto Comercial). 02) Áreas menores, sérias e organizadas, porém com giro menor de paraquedistas (Demanda menor), não suportam os altos custos de um Piloto Comercial e nem ao menos conseguem atraí-los para a atividade em lugares mais remotos. Isso causaria a “falência” de quase todas as áreas de paraquedismo no Brasil.	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

Contribuição n° 1754	
Colaborador: Alexandre Maximiano Pereira	**Instituição:** Confederação Brasileira de Paraquedismo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 21**
61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de pára-quedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto privado na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1. O piloto privado possui plenas condições de realizar o lançamento de pára-quedistas, uma vez que a navegação é visual e em torno de uma pista de pouso, não exigindo maiores habilidades por parte do piloto. 2. O piloto lançador não exerce uma atividade comercial. Via de regra, o piloto lança pra ganhar horas de vôo, por paixão à aviação e para ajudar os paraquedistas. 3. O pára-quedismo é um esporte caro e ficaria inviável agregar mais este custo ao esporte. Menos de um minuto de queda livre custa em torno de R$ 140,00 só de gasolina, fora aluguel de equipamento, dobragem, cadastramento na federação do estado, cadastramento na confederação brasileira de paraquedismo, macacão, altímetro, rádio e outros. Aumentar a hora de vôo para pagar um piloto comercial iria encarecer ainda mais. 4. Atualmente, já é difícil conseguir um piloto privado pra voar	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

pelo prazer de voar e ajudar o esporte. Isso se tornaria impossível se fosse exigida a licença de piloto comercial. 5. Pra que o esporte não desapareça do Brasil, eu, Major do Exército Brasileiro, instrutor de pára-quedismo, formo os alunos pelo amor ao esporte e praticamente, pagando para isso. Dificilmente, um piloto comercial faria isto.	

Contribuição n° 1755	
Colaborador: Thiago Ramon Peretti thiagoperetti@terra.com.br	**Instituição:** Sky Fly Clube de Paraquedismo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Sub Parte P, Habilitação de Piloto Lançador de Paraquedista	Piloto deve ter sua carteira de Piloto Privado com mais de 200 horas de experiência em comando para realizar o curso de Lançador de Pára-quedistas.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
No texto está que o piloto lançador dever ter a Habilitação de Piloto Comercial. Sei que 90% das áreas de pára-quedismo no Brasil são clubes sem fins lucrativos como a minha aqui no Sul. Porque então se é sem fins lucrativos o Piloto deve ter a habilitação de Piloto Comercial?? Muito Obrigado pela atenção Thiago Peretti	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

Contribuição n° 1756	
Colaborador: MARCELO RICCI – ANAC 112285 MARCELO@VERTICALSPEED.COM.BR	**Instituição:** VERTICAL SPEED ESCOLA DE PARAQUEDISMO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE P – HABILITAÇÃO PILOTO LANÇADOR DE PARAQUEDISTAS. EMENDA NUMERO 61, PÁGINA 77, ÍTEN 61.261	61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida; NÃO DEVE SER OBRIGAÇÃO SER PILOTO COMERCIAL PARA LANÇAMENTOS, ATUALMENTE É REALIZADO COM SUCESSO POR PILOTOS PP COM COMPROVADA EXPERIÊNCIA NA OPERAÇÃO. ESSA EXIGÊNCIA EXTINGUIRÁ COMPLETAMENTE AS ESCOLAS DE PARAQUEDISMO DO BRASIL.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
DEVIDO A GRANDE PROCURA POR PROFISSIONAIS DA AVIAÇÃO, ESTÁ PRATICAMENTE IMPOSSÍVEL ENCONTRARMOS PILOTOS DISPONÍVEIS PRA PRÁTICA DE LANÇAMENTO DE PARAQUEDISTAS. O MERCADO ESTÁ AQUECIDO E TODOS PROFISSIONAIS “PC” ESTÃO EMPREGADOS EM GRANDES EMPRESAS. SOMOS ENTIDADES AMADORAS, CLUBES SEM FINS LUCRATIVOS.	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

RECEBEMOS CONTRIBUIÇÕES DOS ALUNOS A FIM DE SOMENTE COBRIRMOS OS CUSTOS DA OPERAÇÃO DE LANÇAMENTO, QUE SE REFERE A SOMENTE COMBUSTÍVEL E MANUTENÇÃO DA AERONAVE E DESPESAS DO PILOTO. E ATUALMENTE ESTÁ MUITO DIFÍCIL MANTER FINANCEIRAMENTE AS AERONAVES LANÇADORAS VOANDO. OS CUSTOS SÃO ENORMES. SE ESSA EXIGÊNCIA DE PILOTO COMERCIAL VINGAR, SERÁ O FIM! SERÁ A EXTINÇÃO DAS ESCOLAS DE TODO BRASIL, QUE OPERAM POR AMOR AO ESPORTE, SE MANTENDO A DURAS CUSTAS. O BRASIL PRECISA DE ESPORTE PRA RETIRAR JOVENS DAS DROGAS E DO CRIME. PRECISAMOS FORTALECER ENTIDADES ESPORTIVAS E NÃO MATÁ-LAS! NA MINHA ESCOLA OPERAMOS DUAS AERONAVES CESSNA 182 (PT-BAH E PP-BOU) EU E MAIS DOIS PILOTOS SOMOS PPs E NOSSA ESCOLA, QUE É A MAIOR ESCOLA DO SUL DO BRASIL, VAI FECHAR COM ABSOLUTA CERTEZA SE ESSA NOVA REGRA FOR ESTABELECIDA! SOLICITAMOS REVER ISSO E MANTER OS JÁ EXPERIENTES PILOTOS LANÇADORES (PP) EM OPERAÇÃO E NÃO EXIGIR QUE SOMENTE PCs FAÇAM LANÇAMENTOS DE PQD! ATÉ MESMO ENCONTRARMOS PILOTOS PP ESTÁ COMPLICADO. NO BRASIL JÁ SOMOS POUCOS PILOTOS LPQD HABILITADOS, EXIGÊNCIA RECENTE ESSE CURSO DE FORMAÇÃO DE LPQD QUE FOMOS SUBMETIDOS E ACEITAMOS. ESSE TREINAMENTO DE LPQD É SUFICIENTE PRA UMA OPERAÇÃO SEGURA. MARCELO RICCI ANAC 112285 – 21 ANOS DE PARAQUEDISTA, CAMPEÃO BRASILEIRO E QUARTO COLOCADO NO MUNDIAL, PENTA-CAMPEÃO	

PARANAENSE/CATARINENSE, PILOTO PRIVADO LPQD	

Contribuição n° 1757	
Colaborador: Jorge Derviche Filho – JOTA – Presidente da CBPq presidencia@cbpq.org.br	**Instituição:** Confederação Brasileira de Pára-quedismo - CBPq
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de pára-quedistas (a)O postulante..... (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de PILOTO PRIVADO ou Piloto Comercial ou ainda Piloto de Linha Aérea na categoria .....
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Atualmente no Brasil existem mais de 3.000 (três mil) paraquedistas civis aerodesportistas regularmente cadastrados e atuando semanalmente. Nosso país detém a hegemonia competitiva na América Latina com o maior números de títulos, medalhas e recordes entre todos os países latinos e mesmo entre alguns emergentes a nível mundial muito importantes como a Coréia, China e Índia. A larga maioria de nossos atletas hoje salta e treina em pequenas áreas de salto por todo país, suportados normalmente pelas asas de seus próprios aviões particulares sem auferir lucro algum, ao contrário, gastando bastante de suas próprias economias para levar mais alto a bandeira e o nome do BRASIL. Grande parte dos pilotos lançadores de hoje são também paraquedistas e quando não são atletas de alto rendimento, fazem o paraquedismo de forma lúdica e muito saudável. A obrigação de que os pilotos lançadores sejam no mínimo “Pilotos Comerciais”	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

irá inviabilizar nosso esporte a nível nacional e provavelmente toda nossa maravilhosa atividade irá fenecer. Será o fim do paraquedismo brasileiro que hoje é reconhecidamente um dos mais respeitados no mundo.	

Contribuição n° 1758	
Colaborador: Jorge Derviche Filho – JOTA – Presidente da CBPq presidencia@cbpq.org.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de pára-quedistas (a)O postulante..... (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de PILOTO PRIVADO ou Piloto Comercial ou ainda Piloto de Linha Aérea na categoria
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Atualmente no Brasil existem mais de 3.000 (três mil) paraquedistas civis aerodesportistas regularmente cadastrados e atuando semanalmente. Nosso país detém a hegemonia competitiva na América Latina com o maior números de títulos, medalhas e recordes entre todos os países latinos e mesmo entre alguns emergentes a nível mundial muito importantes como a Coréia, China e Índia. A larga maioria de nossos atletas hoje salta e treina em pequenas áreas de salto por todo país, suportados normalmente pelas asas de seus próprios aviões particulares sem auferir lucro algum, ao contrário, gastando bastante de suas próprias economias para levar mais alto a bandeira e o nome do BRASIL. Grande parte dos pilotos lançadores de hoje são também paraquedistas e quando não são atletas de alto rendimento, fazem o paraquedismo de forma lúdica e muito saudável. A obrigação de que os pilotos lançadores sejam no mínimo “Pilotos Comerciais”	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

irá inviabilizar nosso esporte a nível nacional e provavelmente toda nossa maravilhosa atividade irá fenecer. Será o fim do paraquedismo brasileiro que hoje é reconhecidamente um dos mais respeitados no mundo	

Contribuição n° 1759	
Colaborador: Flávia Gaudio Mattos flavia.gaudiomattos@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.263 item a-1	O piloto deve ser titular de licença de piloto PRIVADO.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não tem o porque o piloto lançador de paraquedistas possuir a licença PC, pois para lançamento dos mesmos, não há necessidade de sobrevoar longas distancias e a condição do tempo tem de ser favorável,se o tal já possui o treinamento adequado para este tipo de lançamento, não há necessidade de mais, mesmo porque, a maioria das áreas de paraquedismo, não se encaixa a esse novo regulamento, onde pode ocasionar super-lotação de determinadas áreas e podendo também, ocasionar uma serie de problemas. E também dificultar ainda mais o acesso ao esporte, que já não e muito comum.	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

Contribuição n° 1760	
Colaborador: Thiago Pastro Gonçalves thiagopastro@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.263 item a-1	O piloto deve ser titular de licença de piloto PRIVADO
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O piloto lançador de paraquedistas não tem a necessidade de voar por longas distâncias, e também não precisa voar apenas por instrumentos, já que para o lançamento de paraquedistas as condições do tempo para voo devem ser boas. O fato de o piloto possuir o treinamento para lançamento de paraquedistas já o permite fazer o mesmo, portanto não existe necessidade nenhuma deste precisar possuir a licença PC. Gostaria de salientar que o esporte já é pouco desenvolvido no país por vários fatores, entre eles, a burocracia, essa seria mais uma medida que complicaria ainda mais a situação, sem realmente ser necessária	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

Contribuição n° 1761	
Colaborador: Mauricio Galante galafly@gmail.com	**Instituição:** Marinha do Brasil – Capitao-Tenente (res.)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas (a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	Manter
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Na atual legislação basta apenas a licença de piloto privado para se obter a habilitação de piloto lançador de paraquedistas, no entanto todos os administradores das áreas de salto no Brasil sem exceção pagam seus pilotos para a execução do serviço, o que constitui uma operação mercantil. Elevando-se a exigência técnica para a habilitação, vai aumentar ainda mais a segurança no vôo e procedimentos de lançamento, visto que foi por nos observado, em nossos 16 anos de atividades de salto e quase 5 mil saltos de experiência, que no Brasil e uma pratica comum ninguém a bordo utilizar o cinto de segurança durante o taxi e a decolagem, pilotos decolarem com aviões muito acima do peso e balanceamento recomendado pelo fabricante da aeronave, autorização para saltos entre nuvens e decolagens de alto desempenho com aeronave cheia. Um piloto comercial certamente vai coibir este tipo de comportamento não apenas por interesse próprio, mas por ter “mais a perder” no caso de uma inspeção	A proposta será revista e o texto poderá ser alterado.

constatar estas praticas.	

Contribuição n° 1762	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	"Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;" E mais: "A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem

ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	ser escritos em IS.

Contribuição n° 1763	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	"Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;" E mais: "A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. . Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1764	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.271 - Aplicabilidade. (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto de acrobacia para as categorias avião, helicóptero, planador e para ultraleves, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto de acrobacia para as categorias avião, helicóptero, planador e para aeronave leves, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A Subparte Q utiliza o termo ULTRALEVE no seu contexto. Ele precisa ser revisto.Acredito que a palavra “ultraleve” deva ser substituída por “aeronave leve”	Contribuição parcialmente acatada. O Texto será revisado.

Contribuição n° 1765	
Colaborador: Nilo de Oliveira Campos [nilocampos2010@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.271 - Aplicabilidade. (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto de acrobacia para as categorias avião, helicóptero, planador e para ultraleves, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.	(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de piloto de acrobacia para as categorias avião, helicóptero, planador e para aeronave leves, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A Subparte Q utiliza o termo ULTRALEVE no seu contexto. Ele precisa ser revisto.Acredito que a palavra “ultraleve” deva ser substituída por “aeronave leve”	Contribuição parcialmente acatada. O Texto será revisado.

Contribuição n° 1766	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1767	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1768	
Colaborador: Ivan Resende Leitão aeroclube@parademinas.com.br	**Instituição:** Aeroclube Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido.	61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O CCF de 2ª. Classe já é bem restritivo, atendo ao requisito de voo acima.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1769	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar um pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1770	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1771	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1772	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1773	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1774	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1775	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1776	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1777	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1778	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1779	
Colaborador: Arnaldo Ferrari Carneiro / (15) 9706 7197 / (15) 7835 6023	**Instituição: Associação Brasileira de ACROBACIA AÉREA**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
.Subparte Q – Habilitação de Piloto de Acrobacia Aérea com restrição à vôos de demonstração aérea.	61.271: Aplicabilidade Dividir a categoria em: 1- Piloto de Acrobacia Aérea 2- Instrutor de Acrobacia Aérea 3- Examinador de Piloto de Acrobacia Aérea 4- Piloto de Demonstração Aérea Motivo: já foram feitas várias tentativas em desconsiderar estes parâmetros, que serão explicados abaixo, redundando sempre em fracasso e acidentes com perdas humanas. 61.273 – Da concessão de habilitação de Piloto de Acrobacia Aérea Considerar os fatores abaixo: Todo o contexto desta subparte Q, está seriamente comprometido se não nos ativermos à luz da realidade do voo acrobático... ele é historicamente necessário, aglutinador de multidões, fator contribuinte na formação e qualificação de tripulantes técnicos, salientamos porém que é algo eminentemente técnico, sendo evidente sua comparação com outras atividades aéreas, se destacando em função de fatores aleatórios que ensejam em seu bojo riscos em potencial, que a nosso ver, se não observarmos as divisões acima ensejadas, estaremos contribuindo com um retrocesso na legislação, assim vejamos nossas justificativas: Breve histórico: Na década de 1980, surgiram com mais freqüência eventos, feiras,

	shows aéreos, os quais passaram a ser lugar comum, com eles vieram inúmeros acidentes e suas decorrências, muitos dos quais que poderiam terem sidos evitados, perdemos memoráveis nomes. Preocupados com os impactos sociais, mídia, famílias indignadas, as Aurotirades do Departamento da Aviação Civil, na época, resolveram propor a criação de uma instituição para contribuir na qualificação técnica destes pilotos, buscou-se nomes, formadores de opinião, com qualificação inabalável, historicamente profundos conhecedores do voo acrobático, fato que poderia inclusive com a formação de pilotos da Força Aérea. Ficando claro a importância na formação dos novos pilotos este conhecimento técnico, o estímulo ao desenvolvimento de novas aeronaves com tecnologia de ponta, à semelhança de eventos automobilísticos, foi proposto a criação da Acro – Associação Brasileira de Acrobacia Aperea. Logo, compelidos pelo DAC através de se Departamento de Aerodesportos em 03 de maio de 1988, formou-se a ACRO, tendo como seu Presidente Cel Av Antonio Arthur Braga, piloto da, então Esquadrilha da Fumaça, cargo que exerceu por 17 anos, 13 dos quais comandante, juntando-se a ele renomados nomes (ver doc anexo, ata de fundação). Sem perder de vista a segurança, parâmetros técnicos, qualificações, foi então delegado à Acro, responsabilidade na formação destes pilotos, que sempre o fez distinguindo-os por categorias, com vista à uma melhor formação, esta foi a proposta. 1- Pilot de Acrobacia Aérea: Piloto habilitado nas manobras básicas, iniciante em manobras, com restrição de altura para seus vôos, motivo de acompanhamento melhor pela instrução, formação pleiteada: 20 horas no mpinimo em aviões acrobáticos.

	2 – Instrutor de Acrobacia Aérea: Deveria apresentar qualidades, que permitissem levar o aluno a um erro proposital, fazer com que este reconhecesse o erro, corrigisse, com insistente busca da perfeição no controle das manobras. (é o que se propõe, ser o pleiteante instrutor de voo, ter no mínimo 50 horas em aviões acrobáticos). 3 Piloto de show aéreo: Adotou-se , na época, não havendo parâmetros, uma comprovação mínima de 250 demonstrações, ou treinamentos, com o aval de uma instituição formadora. Entretanto verificou-se, que não bastava saber voar o voo acrobático, para este, buscou-se um "perfil", aquele que não se deixava contagiar pelo público, que evitasse vôos agressivos, os chamados à baixa altura, que se mantinha a uma distância aceitável de segurança junto ao público, daí advindo um conselho de voo, que ainda perdura em nossa Instituição, bem como uma experência mínima de 1000 horas de voo, sendo 300 comprovadas em aviões para esta finalidade (é o que se propõe que seja mantido) Salientamos, que na Escola de Formação de Pilotos da Força Aérea, em que pese ums instrução mais engessada os parâmetros são mais rígido, ao passo que ser indicado e aceito por um conselho de voo. Para ilustrar o que expomos, encaminhamos vasta documentação pessoal. Formação pleiteada, aceitação dos parâmetros acima, e mais: 4 – Examinador: Pessoal qualificado nas catogorias acima, indicado por

	uma ssociação da classe. Isto post, é escalrecedor que há mais de 4 (quatro) não assistimos um acidente aéreo com pessoal habilitado pela ACRO, em que pese terem existido vária competições e shows aéreos, o que nos leva as reinvidicações, não com intuito à tolerância de emitirmos carteiras de habilitações, mas, com o com o propósito de sermos ouvidos como elo do sistema, com um passado que nos permite, opinar, julgar, transgredir opiniões a respeito do tema, enfim, contribuir e propor, como já o fizemos, com critérios mais rígidos, ára que o piloto à medida que evolua no esporte, em seu voo, o faça com segurança, e se necessário sermos chamados para referendarmos paara referendarmos coeficientes técnicos postulantes, através de nosso conselho de voo. Era o que tínhamos a propor. Arnaldo Ferrari Carneiro. Presidente em Exercício da ACRO - Brasil
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 1780	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1781	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1782	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1783	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1784	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1785	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1786	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1787	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1788	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1789	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1790	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1791	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1792	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1793	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1794	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1795	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1796	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1797	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1798	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1799	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1800	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1801	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1802	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1803	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1804	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1805	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1806	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1807	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1808	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1809	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1810	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1811	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1812	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1813	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1814	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1815	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1816	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1817	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1818	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.223 Concessão de habilitação de voo por instrumentos (3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	(3) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico para habilitação de voo por instrumentos, ou curso teórico de Piloto Comercial, ambos aprovados pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos esclarecimento, pois entendemos que o curso teórico de PC (piloto comercial) já engloba este curso teórico para habilitação de vôo por instrumentos. Embasamento: RBHA 61 § 61.173, subparte I, em vigor.	Sugestão não acatada. O Curso de Voo por Instrumentos se propõe a fornecer subsídios teórico-práticos para que o piloto desempenhe, com maior segurança e eficiência, um vôo nas condições exigidas. Somente a realização do curso de PC não abrangeria àqueles pilotos que já possuem uma licença e desejem a habilitação IFR, principalmente para os pilotos de helicóptero.

Contribuição n° 1819	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1820	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1821	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1822	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1823	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1824	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1825	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1826	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1827	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1828	
Colaborador: Diego Campos Pereira diegocpereira@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido.	61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O CCF de 2ª. Classe já é bem restritivo, atendo ao requisito de voo acima.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1829	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido.	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1830	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

segurança estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1831	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1832	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1833	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para:	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

(a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1834	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1835	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença

acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	ou habilitação.

Contribuição n° 1836	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1837	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1838	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1839	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1840	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1841	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para:	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

(a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1842	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1843	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença

acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	ou habilitação.

Contribuição n° 1844	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1845	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1846	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1847	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1848	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1849	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1850	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1851	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1852	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1853	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1854	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1855	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1856	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1857	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1858	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido.	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1859	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1860	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1861	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1862	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1863	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1864	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1865	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1866	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1867	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1868	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1869	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1870	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1871	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1872	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1873	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1874	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1875	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1876	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1877	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1878	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1879	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1880	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1881	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1882	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1883	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1884	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1885	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1886	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1887	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1888	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1889	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1890	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1891	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1892	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1893	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1894	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1895	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1896	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1897	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1898	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1899	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1900	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1901	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1902	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1903	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1904	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1905	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1906	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1907	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1908	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1909	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1910	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1911	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1912	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1913	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	O CMA de 1ª Classe se deve à natureza do voo. Porém, será encaminhado à GFHM para uma anállise mais aprofundada e harmonização com RBAC 67.

Contribuição n° 1914	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1915	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1916	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1917	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1918	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1919	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1920	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1921	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1922	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1923	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1924	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia.Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1925	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1926	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1927	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1928	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1929	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1930	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1931	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1932	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1933	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1934	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1935	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1936	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1937	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1938	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1939	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1940	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1941	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1942	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1943	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1944	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1945	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1946	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1947	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1948	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a legislação relativa à acrobacia, deve ser como a cópia da legislação americana. Não há uma habilitação para esta atividade. O que importa é que a mesma seja realizada dentro dos preceitos estabelecidos pelo RBAC 91, conforme as especificações a seguir (basicamente a tradução do CFR (FAR) 91): “Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave realizando acrobacia aérea: (a) Sobre qualquer área habitada de uma cidade, vila ou povoado; (b) Sobre um grupo de pessoas em uma área aberta; (c) Sem um Box de acrobacia determinado pela ANAC; (d) Abaixo de uma altitude de 1500ft AGL; (e) Com visibilidade inferior a 5 Km;” E mais: “A menos que cada ocupante de uma aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de uma aeronave civil carregando qualquer pessoa (outra que um membro da tripulação) pode executar uma manobra intencional que exceda: (a) uma inclinação lateral de 60º relativa ao horizonte; (b) Uma atitude de nariz para cima ou nariz para baixo de 30º relativo ao horizonte. Este parágrafo não se aplica para: (a) vôos de teste para certificação de pilotos; (b) parafusos ou outras manobras de vôo requeridas pela	Sugestão não acatada. Tal procedimento, dentre outros, devem ser escritos em IS.

legislação para a certificação ou treinamento de pilotos ministrado por: (i) instrutores habilitados; ou (ii) um piloto de linha aérea ministrando instrução de acordo com o RBAC 61. Para o caso de piloto de demonstração aérea, aí sim entendemos a necessidade de uma habilitação especial, que poderia ser regida também conforme a legislação americana, sendo que o mínimo de horas do requerente para a solicitação da habilitação seria de 100 (cem) horas de acrobacia. Os exames de perícia seriam realizados por examinadores credenciados por esta agência, todos eles com experiência de acrobacia superior a 500 (quinhentas) horas, e possuidores da habilitação de demonstração aérea. Os exames seriam feitos por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assiste à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia. Entendemos que esta forma é absolutamente técnica e segura. Com isso, fomenta-se a atividade aérea sem se perder a qualidade, desburocratizando-se o sistema. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990. No caso desta agência não aceitar esta hipótese, apresentamos as seguintes sugestões:	

Contribuição n° 1949	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que a restrição do CCF de 1ª classe limita a atividade acrobática sem necessidade, a um número limitado de pilotos. Primeiro por que um exame de primeira classe traz demasiados requisitos para um piloto desportista, além de elevar os custos pela sua periodicidade reduzida de renovação. Entendemos que o de 2º classe é o suficiente, assim como também a maioria dos países signatários da ICAO.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1950	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos que não há necessidade de exame teórico da ANAC, pois nunca houve uma vez que o exame de perícia já verifica o cabedal de conhecimentos do candidato. Vale lembrar que a acrobacia aérea, desde que cumprido os requisitos de segurança	Sugestão não acatada. A prova teórica da ANAC é um dos requisitos para que a Agência possa certificar uma pessoa. Somente a aprovação no curso aprovado não dá direito à licença ou habilitação.

estabelecidos por esta agência, é uma prática desportiva segura e que deve ser incentivada, para que possamos desenvolver este esporte no Brasil. No país que criou o avião, infelizmente não temos nenhuma representatividade neste esporte, obtendo apenas como melhor classificação, um 31º (trigésimo primeiro) lugar. Como já citado anteriormente, nos Estados Unidos da America por exemplo, acrobacia aérea não é nem uma habilitação. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1951	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido.	(a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justiicativa do Colaborador.

Contribuição n° 1952	
Colaborador: Laerte José Carvalho Coutinho laerte@incopro.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido.	61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
67.25 - CLASSES DE AVALIAÇÃO MÉDICA São três as classes de avaliação médica, para fornecimento do Certificado de Capacidade Física (CCF): (a) Avaliação médica de 1ª classe, subdividida em: (1) Pilotos de aeronaves de asa fixa, asas rotativas e balão livre, aplicável aos aeronavegantes ou candidatos a licença de: (i) Piloto de Linha Aérea (PLA); (ii) Piloto Comercial (PC); e (2) Não pilotos, aplicável aos aeronavegantes ou candidatos à licença de Mecânico de Vôo (MV). (b) Avaliação médica de 2ª classe, subdividida em: (1) Pilotos de aeronaves de asa fixa (exceto planadores) e asas rotativas, aplicável aos aeronavegantes ou candidatos a licença de: (i) Piloto Privado Qualificação IFR (PP-IFR); (ii) Piloto Privado (PP); Conforme pode-se depreender a legislação específica da ANAC prevê que somente serão necessários CCF´s de 1ª Classe para pilotos profissionais , ou seja : pilotos comerciais e pilotos de linha	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

aérea. Acrobacia aérea é uma atividade aerodesportiva, praticada por pilotos experientes e em sua grande maioria não profissionais, mas que exercem a atividade com profissionalismo e o rigor da doutrina de segurança de voo. Quem voa sabe o quanto é natural ao piloto acrobático atenção e rigor aos procedimentos de segurança de voo ! Exigir o CCF 1.a. classe não significará aumentar a segurança operacional dessa atividade, haja vista a inexistência de estatística positiva em relação ao fator capacidade física como elemento principal ou contribuinte de acidentes nessa atividade. Além disso, s.m.j, não encontramos argumentos na medicina aeroespacial para estabelecer a exigência ao CCF 1ª Classe. Trata-se, portanto, de ação restritiva e burocrática, e sem fundamentos específicos na medicina aeroespacial que merece especial revisão dessa Agência Reguladora.	

Contribuição n° 1953	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo. (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave ou ultraleve requerida;	(2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave ou ultraleve correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa do Colaborador.

Contribuição n° 1954	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa do Colaborador.

Contribuição n° 1955	
Colaborador: MARCOS ANTONIO DUARTE marcosantonio.duarte@yahoo.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido.	61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O postulante a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 2ª classe, válido.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O CCF de 2ª. Classe já é bem restritivo, atendo ao requisito de voo acima.	Todos os requisitos de CMA foram revistos para estarem alinhados com o RBAC 67.

Contribuição n° 1956	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (4) experiência: 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.	(4) experiência: 70 (setenta) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave ou ultraleve para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 10 (dez) dessas horas realizadas em instrução durante o curso prático estabelecido no parágrafo (c) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como já abordado anteriormente, não entendemos ser necessário um tão elevado número de horas, tanto para o requisito básico para início de curso, para como o próprio curso em si, uma vez que o piloto poderá desenvolver posteriormente uma gama maior de manobras através da instrução duplo comando. Porém ratificamos a importância de que isso deve ser uma responsabilidade individual, e não uma legislação restritiva e antidemocrática. Salientamos também a importância das competições aéreas como fator estimulante e disciplinador, uma vez que as mesmas apresentam um formato de sucesso no mundo todo, impondo regras e preceitos de segurança. O modelo imposto já foi testado com eficiência no Brasil pelas legislações anteriores. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por	Sugestão não acatada. Entende-se que o número mínimo de 100 horas totais é uma quantidade para um piloto adquira uma experiência segura para realizar as manobras de acrobacia.

este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	

Contribuição n° 1957	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retiradada restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.

JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1958	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retiradada restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação

	específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1959	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retiradada restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307 Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1960	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1961	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1962	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1963	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1964	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1965	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1966	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1967	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1968	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1969	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1970	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1971	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1972	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1973	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1974	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1975	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1976	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação

perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1977	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação

perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1978	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1979	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1980	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1981	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1982	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1983	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1984	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1985	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1986	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1987	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1988	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1989	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1990	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1991	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1992	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1993	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1994	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1995	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1996	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1997	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1998	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 1999	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 2000	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 2001	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 2002	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 2003	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.275 Restrição à execução de voos de demonstração aérea (a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.	(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação. (b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos: (1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e (2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 100 (cento e cinqüenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves ou ultraleves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição. (3) ser aprovado em exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea é desnecessário caso se comprove experiência recente de acrobacia, de acordo com os números em 61.21, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicitamos, conforme já explanado anteriormente, que a experiência mínima para demonstração aérea seja de 100 (cem) horas de vôo de acrobacia, além da aprovação de um exame de perícia analisado por avaliação de campo por um examinador	Sugestão não acatada. A experiência requerida é compatível com a atualmente exigida através da IAC 060-1001, sem aumento ou diminuição dos requisitos. Por se tornar não uma habilitação específica, mas sim uma restrição às prerrogativas da habilitação

credenciado. A revalidação para a manutenção da ausência da restrição de demonstração aérea seria desnecessária caso houvesse a comprovação de experiência recente, e de pelo menos uma apresentação em evento de demonstração aérea homologado pela ANAC nos últimos 6 (seis) meses. Embasamento legal: CFR (antigo FAR) 61 § 61.5 (Code of Federal Regulation 61, USA) e CFR (antigo FAR) 91 § 91.303 (Code of Federal Regulation 91, USA), § 91.905 e § 91.307. Indicamos também a circular AC 91-48 de 29/6/77, ainda válida, USA, que se solicitada por esta agência poderá ser facilmente traduzida por este humilde grupo, e aplicada a nossa legislação. Para a demonstração aérea, o embasamento se dá pela AC americana, número 91-45C, válida, datada de 01/02/1990.	de acrobacia aérea, sua retirada não exigiria exame de perícia e nem seriam estabelecidos procedimentos para revalidação. A certificação do piloto como piloto de acrobacia aérea, somada à experiência de voo do mesmo já o qualificaria para a realização de demonstrações aéreas e vôos em formação, sem a necessidade de exames práticos. A idéia não é ter uma habilitação (Demonstração Aérea) vinculada à outra habilitação (Acrobacia Aérea), mas sim configurar uma extensão de prerrogativas a partir do cumprimento de determinadas marcas de experiência em voo.

Contribuição n° 2004	
Colaborador: José Luiz Rocha Belderrain jose.luiz@dcabr.org.br	**Instituição:** Organização Brasileira para o Desenvolvimento da Certificação Aeronáutica – DCA-BR
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Subparte R, “Habilitação de Piloto de Ensaios em Voo”, Seção 61.281, “Aplicabilidade”. O aspecto relevante, a ser considerado, é o vínculo explícito que esta seção 61.281 estabelece com a seção 21.37 do RBAC 21	Sugere-se, para a Seção 61.281, “Aplicabilidade”, a redação alternativa: *(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da habilitação de piloto de ensaios em voo, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação.* *(b) Os requisitos desta subparte não se aplicam necessariamente ao piloto mencionado na seção 21.37 do RBAC 21*. Em síntese, a proposta aqui apresentada se resume à remoção do aposto *“em conformidade com o estabelecido na seção 21.37 do RBAC 21”,* e à adição de um novo parágrafo (b), o qual enfatizaria a independência (ou ausência de vínculo) entre a própria seção 61.281 e a seção 21.37 do RBAC 21.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A proposta ora apresentada está fundamentada nas seguintes considerações: Em primeiro lugar, não existe, no 14 CFR Part 61 da FAA, requisito similar ao RBAC 61.281. Aliás, não existe, no 14 CFR Part 61 da FAA, uma subparte dedicada à habilitação de pilotos	Sugestão não acatada. Não há uma subparte para pilotos de ensaio de voo.

de ensaios em voo (flight test pilots). O próprio termo “flight test pilot” não aparece ao longo do texto do 14 CFR Part 61 da FAA. (a) É sabido que a FAA não exige, nos programas de certificação de tipo ou certificação suplementar de tipo (ou suas emendas), que o piloto apresentado pelo requerente, segundo a seção 21.37 do 14 CFR Part 21 (equivalente ao RBAC 21.37), possua uma habilitação de piloto de ensaios em voo, até mesmo porque essa modalidade de habilitação não está prevista na regulamentação da FAA. O que a FAA exige é que esse piloto possua um “appropriate pilot certificate”. Exemplificando, se o requerente está desenvolvendo um jato subsônico para passageiros, peso máximo na faixa de 60.000 kgf, para o qual existem importantes efeitos de compressibilidade (Mach > 0,80; altitude máxima superior a 40.000 ft), é razoável exigir ao menos uma pessoa com certificado de piloto de linha aérea, habilitação de tipo em aeronaves similares (B-737NG, A319/320/321, etc.), e apreciável experiência de voo. No outro extremo, se um requerente está desenvolvendo um monomotor a pistão leve, não-pressurizado, para operação VFR diurno apenas, então pode ser até possível aceitar uma pessoa com habilitação de piloto privado e razoável experiência de voo. (b) É oportuno considerar, além do exposto no item (b) acima, que muitos fabricantes têm um processo interno, informal, mas efetivo, para formar os seus próprios pilotos para executarem ensaios em voo. Ou seja, muitos pilotos apresentados pelos requerentes segundo a seção 21.37 do 14 CFR Part 21 não concluíram um curso teórico-prático de	

ensaios em voo reconhecido, mas a sua formação in-house deu-lhes uma competência similar. (c) Não obstante as considerações dos itens anteriores, este comentarista considera plenamente aceitável a subparte R do RBAC 61. De fato, o mais recente draft do regulamento de Flight Crew Licensing da EASA (disponível em http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/2010/04/Draft%20Commission%20Regulation%20on%20personnel%20licensing%20(LW).pdf , acessado em 27 dez 2010), prevê a habilitação de piloto de ensaios em voo (seção FCL.820, "Flight test rating"). Entretanto, não se deve perder de vista que o ambiente europeu, baseado em uma qualificação prévia, de alto nível, do requerente (a chamada Design Organization Approval, ou DOA), é bastante distinto do brasileiro ou do norte-americano, muito mais abertos e liberais. Portanto, parece claro que a exigência da EASA não é adequada tanto para a ANAC como para a FAA. Dito de outra forma, a subparte R do RBAC 61, isoladamente, não imporia ônus indevido aos requerentes de certificado de tipo ou certificado suplementar de tipo (ou suas emendas), mas apenas regulamentaria a habilitação de piloto de ensaios em voo. O problema, na opinião deste comentarista, é a exigência dessa habilitação de piloto de ensaios em voo no RBAC 21.37, devido ao vínculo explicitado no RBAC 61.281. Em síntese, é o entendimento deste comentarista que: (a) a subparte R do RBAC 61 deve ser "auto-contida", no sentido de permanecer desvinculada do RBAC 21. Essa desvinculação em nada diminui a autoridade da ANAC; (b) a aceitação do "piloto	

que possua qualificações e habilitações apropriadas", segundo o RBAC 21.37, é em última análise um ato discricionário da ANAC; (c) a proposta ora apresentada está em linha com o interesse público, razão de ser de qualquer regulamento, devido à remoção de um ônus indevido para diversos requerentes (especialmente os pequenos fabricante de aeronaves simples e leves).	

Contribuição n° 2005	
Colaborador: GESSICA GASPARIN GOMES qualificação.pilotos@embraer.com.nr	**Instituição:** EMBRAER
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.289 Concessão de uma habilitação de tipo ao piloto de ensaio em voo a partir de sua participação no processo de certificação da aeronave (a) Ao término de um programa de homologação de tipo bem sucedido, os pilotos de ensaios em voo qualificados e habilitados no nível 1 ou 2, que participaram efetivamente do processo de desenvolvimento e de avaliação da aeronave fazem jus à habilitação de tipo correspondente a essa aeronave.	Deve ser estabelecido o número mínimo de horas ou registro de manobras efetuadas que esse piloto de ensaios voou durante a campanha de ensaios para fazer jus à habilitação de tipo. Quando a solicitação for enviada a ANAC-GGCP, já deve constar os dados conforme um procedimento interno (ANAC) que tenha também sido desenvolvido além do RBAC 61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa. Não acatada.

Contribuição n° 2006	
Colaborador: Gustavo Henrique Albrecht / Albrecht@abul.com.br	**Instituição: Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.305 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve: (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ser titular de CCF de 4ªde classe válido.	61.305 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve: (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ser titular de CCF de 4ª de classe válido, ou de um CMPU (ou CMPL – Certificado Médico de Piloto de Aeronave Leve), emitido por uma associação credenciada pela ANAC, baseado em uma declaração de aptidão psicofísica emitida por um médico cadastrado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Adotar requisitos psicofísicos que não inviabilizem o atual sistema adotado pela ABUL para a emissão de certificados de capacidade física. A criação de mais uma classe poderá, ou não, trazer dificuldades aos pilotos de aeronaves leves. Atualmente, os pilotos da ABUL contam com 153 médicos espalhados pelo território brasileiro. Deste total, aqueles que não possuem o curso de medicina aeroespacial, são pilotos que vivenciaram a prática do voo. O fácil acesso a esses profissionais, evitando despesas com deslocamentos aos grandes centros, hospedagem, alimentação, etc, é de fundamental importância para que os pilotos de ultraleve voem com algum controle médico. Assim, é importante que os requisitos psicofísicos gerais a serem estabelecidos para os certificados de 4ª classe estejam de acordo com a realidade da atividade desses pilotos de lazer. De outro modo, será criado mais um (importante) obstáculo à legalidade.	Sugestão não acatada. O RBAC 61 regulará apenas a necessidade de certificação médica como pré-requisito para o certiciado de piloto de aeronave leve, sendo o RBAC 67 o documento onde estarão dispostas as bases para concessão de tais certificados médicos.

Adicionalmente, observamos que mão temos conhecimento de acidentes com ultraleves provocados por problemas da saúde de pilotos. Os requisitos adotados pela ABUL para emissão de um Certificado Médico de Piloto de Ultraleve – CMPU – constam no atual RBHA – 103ª , sub-parte G, poderiam ser adotados para o CMPL proposto.	

Contribuição n° 2007	
Colaborador: Gustavo Henrique Albrecht / Albrecht@abul.com.br	**Instituição: Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.307 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve: (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter completado, com aproveitamento, curso teórico de pilotagem, junto à entidade autorizada pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve, através da aprovação em teste, que deve abranger os seguintes aspectos:	(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter completado, com aproveitamento, curso teórico de pilotagem, junto à entidade **de ensino** autorizada pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve, através da aprovação em teste **aplicado pela ANAC, ou por uma assosiação credenciada que atenda aos requisitos estabelecidos pela ANAC,** que deve abranger os seguintes aspectos:...
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A ABUL conta com 84 RRABUL – Representantes Regionais, espalhados por todo território brasileiro, responsáveis pela condução dos atuais processos de habilitação CPD/CPR. Uma senha para acesso ao sistema de aplicação de provas é disponibilizada, através do nosso site, a esses representantes regionais, que aplicam as provas teóricas (presenciais) em suas localidades, via Internet, e designam um de seus examinadores de perícia (total de 111) para os candidatos aprovados nos exames teóricos. Quando da solicitação das provas pelos RRABUL, as questões são geradas automaticamente pelo sistema, que cronometra o tempo de prova e , após sua conclusão, envia o resultado à ABUL. Hoje a ABUL conta com um banco com mais de 700 questões de provas.	Sugestão não acatada. O RBAC 61 regulará apenas a necessidade de realização de curso teórico e aprovação em exame teórico como pré-requisitos para o certiciado de piloto de aeronave leve, sendo o RBAC 141 o documento onde estarão estabelecidos possíveis condições a serem atendidas para que centros de instrução possam vir a aplicar o exame teórico.

Contribuição n° 2008	
Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira ramiro.silveira@embraer.com.br	**Instituição: Embraer**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Façamos uma comparação entre os requisitos para CPL e PP: Para CPL: Subparte S 61.307 – Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter completado, com aproveitamento, curso teórico de pilotagem, junto à entidade autorizada pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve, através da aprovação em teste, que deve abranger os seguintes aspectos: (9) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia aplicáveis às operações em condições visuais de voo; uso de equipamento transponder; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações. Para PP: Subparte D 61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado na categoria apropriada, aprovado pela ANAC que compreenda, pelo menos, os seguintes aspectos:	Comparando o item 61.307 (a) (9) do RBAC 61 subparte S, aplicável ao Certificado de Piloto de Aeronave Leve, com o item 61.77 (a) (1) (ix) do RBAC 61 subparte D, aplicável à Licença de Piloto Privado, nota-se que para a categoria mais restrita, CPL, é exigido do postulante o uso do transponder, e o mesmo não é requerido do postulante a piloto privado. Qual seria a razão da ANAC fazer exigências distintas? Sugiro reavaliar e fazer as mesmas exigências para ambas categorias.

(ix) rádio-comunicações: procedimentos e fraseologia de radio-comunicações aplicáveis às operações em condições visuais de voo; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não perece fazer sentido fazer exigências tão distintas entre as duas categorias. Ambas categorias são compostas por aeronaves consideradas bastante básicas em uma ponta, sem tal equipamento instalado, e na outra ponta por aeronaves mais avançadas, muito bem equipadas. Por exemplo: Um CPL pode voar um P-56 Paulistinha, sem sistema elétrico, sem rádio, sem transponder, ou um Cessna Skycatcher, muito bem equipado com rádios, GPS, transponder, etc. Um PP pode voar um P-56 Paulistinha, sem sistema elétrico, sem rádio, sem transponder, e um Cirrus SR-22 mais bem equipado ainda. Assim sendo justifica-se exigir do postulante a CPL o mesmo que se exige do postulante a PP.	Os requisitos serão revisados, mas farão parte de regulamento próprio.

Contribuição n° 2009	
Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira ramiro.silveira@embraer.com.br	**Instituição: Embraer**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Façamos uma comparação entre os requisitos para CPL e PP: Para CPL: Subparte S 61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter recebido instrução, através de um instrutor de voo qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte: (1) para aeronaves leves terrestres: 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 pretendido e 10 (dez) horas de voo de navegação; e Para PP: Subparte D 61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de	Comparando o item 61.309 (a) (1) do RBAC 61 subparte S, aplicável ao Certificado de Piloto de Aeronave Leve, com o item 61.81 (a) (1) (i) (B) do RBAC 61 subparte D, aplicável à Licença de Piloto Privado, nota-se que para a categoria mais restrita, CPL, é exigido do postulante o dobro de horas de voo de navegação em relação ao que é requerido do postulante a piloto privado. Qual seria a razão da ANAC fazer exigências distintas? Sugiro reavaliar e fazer as mesmas exigências para ambas categorias.

piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada: (1) categoria avião: (i) Um total de 40 (quarenta) horas de instrução e voo solo, que devem incluir, pelo menos: (A) 20 (vinte) horas de instrução duplo comando; (B) 10 (dez) horas de voo solo diurno no avião apropriado para a habilitação de classe que se deseja obter a habilitação, incluindo 5 (cinco) horas de voo de navegação	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não perece fazer sentido fazer exigências tão distintas entre as duas categorias. O piloto de aeronaves de ambas categorias estará devidamente habilitado para realizar navegações visuais utilizando-se dos mesmos tipos de auxílio à navegação aérea. Assim sendo justifica-se exigir do postulante a CPL o mesmo que se exige do postulante a PP.	Sugestão acatada. Embora o texto da proposta represente exatamente o requisito atual já estabelecido através do RBHA 103A, o texto será revisado para ajustar os requisitos tendo como base as marcas de experiência para licença de piloto privado.

Contribuição n° 2010	
Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira ramiro.silveira@embraer.com.br	**Instituição: Embraer**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Façamos uma comparação entre os requisitos para CPL e PP: Para CPL: Subparte S 61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (c) O instrutor deve assegurar-se de que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto de aeronave leve, no mínimo nos seguintes aspectos: (4) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol; Para PP: Subparte D 61.79 Requisitos de instrução para a concessão da licença de piloto privado (a) O postulante a uma licença de piloto privado deve ter recebido instrução, através de centro de instrução certificado pela ANAC, por meio de um instrutor de voo autorizado que registre tal instrução na CIV do aluno piloto. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão da licença de piloto privado. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. O conteúdo da instrução de voo deverá ser, no mínimo, o seguinte:	Comparando o item 61.309 (c) (4) do RBAC 61 subparte S, aplicável ao Certificado de Piloto de Aeronave Leve, com o item 61.79 (a) (1) (iv) do RBAC 61 subparte D, aplicável à Licença de Piloto Privado, nota-se que para a categoria mais restrita, CPL, não é exigido do postulante o treinamento de manobras reconhecimento e recuperação de estol completo e parafuso, item que é exigido do postulante a piloto privado. Qual seria a razão da ANAC fazer exigências distintas? Sugiro reavaliar e fazer as mesmas exigências para ambas categorias

(1) categoria avião: (v) voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não perece fazer sentido fazer exigências tão distintas entre as duas categorias. O piloto de aeronaves de ambas categorias deve estar devidamente treinado e capacitado a operar a aeronave dentro de seu envelope normal de voo e até seus extremos. É primordial para a segurança de voo que o tripulante de uma aeronave de qualquer categoria esteja preparado para recuperar a aeronave de um estol inadvertido seguido da recuperação de uma entrada inadvertida em parafuso. Assim sendo justifica-se exigir do postulante a CPL o mesmo que se exige do postulante a PP.	Sugestão acatada. O texto da seção será revisado.

Contribuição n° 2011	
Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira ramiro.silveira@embraer.com.br	**Instituição: Embraer**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Acho muito relevante rever o fato de não citar a necessidade de uma CIV para CPL. Este documento é o único meio de se registrar e comprovar a experiência de um piloto e obviamente deve existir para qualquer categoria de piloto, independente do tipo de aeronave que se opera. É preciso reavaliar o RBAC 61.29 Caderneta individual de voo – CIV letra (a) Todo titular de uma licença de piloto deve registrar suas atividades de voo realizadas em aeronaves e em dispositivos de treinamento para simulação de vôo certificados pela ANAC, ou com certificação de outra autoridade de aviação civil reconhecida pela ANAC, na sua Caderneta Individual de Voo - CIV.	Deve-se deixar claro que a CIV deve ser aplicável ao titular de uma licença PP e de CPL também
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A CIV é o meio válido e aceito pela ANAC para se registrar e comprovar a experiência de um piloto, haja vista o RBAC 61.27 Contagem e registro de horas de voo , letra (a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos, conforme especificado em instrução suplementar: (1) Caderneta Individual de Voo – CIV; e. Assim sendo, obviamente deve existir e ser mandatória para qualquer categoria de piloto, independente do tipo de aeronave que se opera.	Sugestão acatada. A CIV deve ser o meio primário de registro de atividades aéreas de pilotos, sejam estes titulares de uma licença de piloto ou de um certificado de piloto de aeronave leve.

Contribuição n° 2012	
Colaborador: Gustavo H. Albrecht : albrecht@abul.com.br	**Instituição:** Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.303 Requisitos gerais para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve: (1) ter completado 17 (dezessete) anos; e (2) ter concluído o ensino médio.	61.303 Requisitos gerais para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Embora reconheçamos que um piloto deva ter um nível mínimo de escolaridade, nossa experiência com os candidatos a pilotos de ultraleves tem mostrado não ser relevante a exigência de um diploma de ensino médio, uma vez que todos têm que realizar, e ser aprovados, em cursos teóricos técnicos compatíveis com o conteúdo dos cursos de ensino médio. Muitos desses pilotos são empresários com boa situação financeira que buscam momentos de lazer, ou pilotos comerciais aposentados que se identificam com essa atividade desportiva. Além disso, por terem concluído o ensino médio há muito tempo, muitos têm dificuldades em recuperar seus diplomas. Quanto a nossa sugestão de idade mínima de 18 anos, nossa proposta usa como referência o critério adotado para as licenças de aluno piloto, que estabelece a concessão de licença de aluno aos 18 anos, ou aos 17 anos com a exigência de apresentação de documento assinado por um responsável. Finalmente, é importante lembrar que esta é uma atividade de lazer, sendo de grande importância trazer para a legalidade todos os pilotos de ultraleves.	Sugestão parcialmente acatada. A idade mínima será revista com objetivo de harmonizar com o exigido para as licenças de piloto. A exigência de nível médio, no entanto, permanecerá, com objetivo de garantir que o titular de certificado possua o discernimento necessário para interpretar corretamento todas as informações pertinentes à atividade aérea, bem como saber lidar adequadamente com todas as possíveis situações decorrentes dessa atividade.

Contribuição n° 2013	
Colaborador: Gustavo Mateus Carolino gustavomc12@hotmail.com	**Instituição:** Estudante de Aviação Civil--
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.303 Requisitos gerais para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve: (1) ter completado 17 (dezessete) anos; e (2) ter concluído o ensino médio.	61.303 Requisitos gerais para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; e (2) ter concluído o ensino médio
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A seção 61.303 se refere à concessão de licença de piloto da referida categoria, e não ao piloto-aluno. Portanto, conceder licença para menores de 18 anos (autorizando automaticamente voos solos) seria uma incorreção.	Sugestão acatada. A idade mínima será revista com objetivo de harmonizar com o exigido para as licenças de piloto.

Contribuição n° 2014	
Colaborador: Gustavo H. Albrecht : albrecht@abul.com.br	**Instituição: :** Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.305 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve: (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ser titular de CCF de 4ª de classe válido.	61.305 Requisitos de aptidão psicofísica para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve: (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ser titular de CCF de 4ª de classe válido, ou de um CMPU (ou CMPL – Certificado Médico de Piloto de Aeronave Lave), emitido por uma associação credenciada pela ANAC, baseado em uma declaração de aptidão psicofísica emitida por um médico cadastrado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Adotar requisitos psicofísicos que não inviabilizem o atual sistema adotado pela ABUL para a emissão de certificados de capacidade física. A criação de mais uma classe poderá, ou não, trazer dificuldades aos pilotos de aeronaves leves. Atualmente, os pilotos da ABUL contam com 153 médicos espalhados pelo território brasileiro. Deste total, aqueles que não possuem o curso de medicina aeroespacial, são pilotos que vivenciam a prática do vôo. O fácil acesso a esses profissionais, evitando despesas com deslocamentos aos grandes centros, hospedagem, alimentação, etc, é de fundamental importância para que os pilotos de ultraleve voem com algum controle médico. Assim, é importante que os requisitos psicofísicos gerais a serem estabelecidos para os certificados de 4ª classe estejam de acordo com a realidade da atividade desses pilotos de lazer. De outro	Sugestão não acatada. O RBAC 61 regulará apenas a necessidade de certificação médica como pré-requisito para o certiciado de piloto de aeronave leve, sendo o RBAC 67 o documento onde estarão dispostas as bases para concessão de tais certificados médicos.

modo, será criado mais um (importante) obstáculo à legalidade. Adicionalmente, observamos que não temos conhecimento de acidentes com ultraleves provocados por problemas da saúde de pilotos. Os requisitos adotados pela ABUL para a emissão de um Certificado Médico de Piloto de Ultraleve – CMPU – constam no atual RBHA – 103ª, Sub-parte G, poderiam ser adotados para o CMPL proposto.	

Contribuição n° 2015	
Colaborador: Gustavo H. Albrecht : albrecht@abul.com.br	**Instituição:** Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.307 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter completado, com aproveitamento, curso teórico de pilotagem, junto à entidade autorizada pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve, através da aprovação em teste, que deve abranger os seguintes aspectos:	(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter completado, com aproveitamento, curso teórico de pilotagem, junto à entidade de ensino autorizada pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve, através da aprovação em teste aplicado pela ANAC, ou por uma associação credenciada que atenda aos requisitos estabelecidos pela ANAC, que deve abranger os seguintes aspectos:...
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A ABUL conta com 84 RRABUL - Representantes Regionais, espalhados por todo território brasileiro, responsáveis pela condução dos atuais processos de habilitação CPD/CPR. Uma senha para acesso ao sistema de aplicação de provas é disponibilizada, através do nosso site, a esses representantes regionais, que aplicam as provas teóricas (presenciais) em suas localidades, via Internet, e designam um de seus examinadores de perícia (total de 111) para os candidatos aprovados nos exames teóricos. Quando da solicitação das provas pelos RRABUL, as questões são geradas automaticamente pelo sistema, que cronometra o tempo de prova e, após sua conclusão, envia o resultado à ABUL. Hoje a ABUL conta com um banco com mais de 700 questões de provas.	Sugestão não acatada. O RBAC 61 regulará apenas a necessidade de realização de curso teórico e aprovação em exame teórico como pré-requisitos para o certiciado de piloto de aeronave leve, sendo o RBAC 141 o documento onde estarão estabelecidos possíveis condições a serem atendidas para que centros de instrução possam vir a aplicar o exame teórico.

Contribuição n° 2016	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.307 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (7) procedimentos operacionais: (i) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas; e (ii) 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; efeito de solo; e outros riscos operacionais;	61.307 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (7) procedimentos operacionais: (i) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas; e (ii) 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; efeito de solo; e outros riscos operacionais; (Sugestão: turbulência, efeito de solo e outros riscos operacionais.)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Somente acentuação.	Sugestão não acatada. O ponto vírgula é utilizado neste subparágrafo para separar itens de uma enumeração.

Contribuição n° 2017	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.307 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (9) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia aplicáveis às operações em condições visuais de voo; uso de equipamento transponder; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.	61.307 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (9) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia aplicáveis às operações em condições visuais de voo, uso de equipamento transponder e medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Somente acentuação. (mesmo erro: separando frases com ponto-e-vírgula).	Sugestão não acatada. O ponto vírgula é utilizado neste subparágrafo para separar itens de uma enumeração.

Contribuição n° 2018	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2019	
Colaborador: Gustavo H. Albrecht : albrecht@abul.com.br	**Instituição:** Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter recebido instrução, através de um instrutor de voo qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte: (c) O instrutor deve assegurar-se de que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto de aeronave leve, no mínimo nos seguintes aspectos:	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter recebido instrução através de uma entidade de ensino credenciada pela ANAC. A entidade de ensino é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte:... (c) A entidade de ensino autorizada deve emitir uma declaração informando que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto de aeronave leve, no mínimo nos seguintes aspectos:....
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Hoje, os alunos (pilotos alunos) necessitam estar matriculados em uma escola reconhecida pela ANAC para que seus processos sejam aprovados. O texto sugere que, para a instrução de vôo, não mais haverá exigência de vínculo entre o aluno e a escola, isto é, o aluno poderá fazer um curso teórico em uma escola e realizar seu vôo de instrução com qualquer instrutor. Nossa visão é que o papel da entidade de ensino sobre a instrução ministrada pelo instrutor é	Sugestão parcialmente acatada. A exigência de conclusão, com aproveitamente, de curso prático em instituição de ensino de aviação civil certificada pela ANAC será incluída na proposta de texto do RBAC 61, no entanto, permanecerá sendo do instrutor responsável pela instrução a responsabilidade de declarar a conformidade da instrução ministrada, a exemplo do que ocorre para concessão de licença de piloto privado.

fundamental para que haja acompanhamento das missões previstas para a formação do candidato a piloto. Caso isso não ocorra, entendemos que haverá um retrocesso com graves conseqüências sobre a segurança de vôo. Como será feito o controle sobre esses instrutores “avulsos”? Como padronizar essa instrução? Como avaliar a qualidade da instrução? Para reduzir o número de acidentes, a ABUL vem fazendo um enorme esforço, realizando Encontros Técnicos Regionais (já realizou em São Paulo e João Pessoa) pelo país, com o objetivo específico de padronizar a instrução dessas escolas e dos vôos de verificação de perícia.	

Contribuição n° 2020	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2021	
Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira ramiro.silveira@embraer.com.br	**Instituição: Embraer**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter recebido instrução, através de um instrutor de voo qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte: (1) para aeronaves leves terrestres: 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 pretendido e 10 (dez) horas de voo de navegação; e	Analisando o RBAC 61.309 (a) (1), não está claro se o necessário para obter o CPL é um total de 20 ou 30 h.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A somatória dos itens expostos (15 h + 5 h + 10 h = 30 h) não resulta no valor mínimo exigido no início do parágrafo (20 h).	Não é sugestão. As 10 horas de navegação podem estar incluídas dentro das 15 horas de duplo comando e das 5 horas de voo solo, de forma que a quantidade mínima de horas de voo totais para concessão do certificado será de 20 horas.

Contribuição n° 2022	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2023	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2024	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2025	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2026	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2027	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2028	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2029	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2030	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2031	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2032	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2033	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2034	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2035	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2036	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2037	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2038	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2039	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2040	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2041	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2042	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2043	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2044	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2045	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2046	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2047	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2048	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2049	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2050	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2051	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2052	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2053	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2054	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2055	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2056	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2057	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2058	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2059	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2060	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2061	
Colaborador: Gustavo Henrique Albrecht / Albrecht@abul.com.br	**Instituição: Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter recebido instrução, através de um instrutor de voo qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. A instrução de voo deverá ser, no mpinimo, a seguinte: (c) O instrutor deve assegurar-se de que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto de aeronave leve, no mínimo nos seguintes aspectos:	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve (a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve ter recebido instrução, através de uma **entidade de ensino credenciada pela ANAC. A entidade de ensino** é responsável por declarar que o aluno piloto é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de perícia para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de perícia. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte:... (c) **A entidade de ensino autorizada deve emitir uma declaração informando** que o solicitante possui experiência operacional ao nível do desempenho exigido para um piloto de aeronave leve, no mínimo nos seguintes aspectos:...
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Hoje, os alunos (pilotos alunos) necessitam estar matriculados em uma escola reconhecida pela ANAC para que seus processos sejam aprovados. O texto sugere que, para a instrução de voo, não mais haverá exigência de vínculo entre o aluno e a escola, isto é, o aluno poderá fazer um curso teórico em uma escola e realizar seu voo de instrução com qualquer instrutor. Nossa visão é que o papel da entidade de ensino sobre a instrução ministrada pelo instrutor é fundamental para que haja acompanhamento das missões	Sugestão parcialmente acatada. A exigência de conclusão, com aproveitamente, de curso prático em instituição de ensino de aviação civil certificada pela ANAC será incluída na proposta de texto do RBAC 61, no entanto, permanecerá sendo do instrutor responsável pela instrução a responsabilidade de declarar a conformidade da instrução ministrada, a exemplo do que ocorre para concessão de licença de piloto privado.

previstas para a formação do candidato a piloto. Caso isso não ocorra, entendemos que haverá um retrocesso com graves conseguências sobre a segurança de voo. Como será feito o controle sobre esses instrutores ´avulsos´? Como padronizar essa instrução? Como avaliar a qualidade da instrução? Para reduzir o número de acidentes, a ABUL vem fazendo um enorme esforço, realizando Encontros Técnicos Regionais (já realizou em São Paulo e João Pessoa) pelo país, com o objetivo específico de padronizar a instrução dessas escolas e dos vôos de verificação de perícia.	

Contribuição n° 2062	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2063	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2064	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2065	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2066	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
)	61.309 Requisitos de instrução para a concessão do certificado de piloto de aeronave leve. Conforme já explanado em 61.3, entendemos que o piloto que possua a Habilitação em avião monomotor terrestre ou hidroavião ou anfíbio terrestre, tem a prerrogativa de exercer as funções da habilitação de aeronave leve (terrestre ou anfíbia, conforme a habilitação). Entendemos ser este um avanço no desenvolvimento e fomento da aviação brasileira, uma vez que os conteúdos programáticos são mais abrangentes no curso de formação de Piloto Privado Avião. Entendemos que qualquer texto que traga esta legislação será adequado. Por isso não há sugestão. Embasamento: CFR (antigo FAR)61 § 61.113 CFR (antigo FAR)61 § 61.303
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada. Será incluído na seção 61.309 um dispositivo para regulamentar a inclusão de habilitações referentes às aeronaves leves em licenças de piloto de qualquer graduação, estabelecendo, para tal, a realização, com aproveitamento, de curso prático de adaptação a tais aeronaves em alternativa à instrução integral estipulada na supracitada seção.

Contribuição n° 2067	
Colaborador: Dino Ishikura / Memorando 658/2010/SAR	**Instituição: ANAC / SAR**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.313(b)(1) A aeronave pertinete esteja enquadrada como aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, respeitadas as regras de transição estabelecidas naquele regulamento	61.313(b)(1) A aeronave pertinente esteja enquadrada na definição de aeronave leve esportiva conforme o RBAC 01, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, respeitadas as regras de transição estabelecidas naquele regulamento
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Visando alinhamento com os regulamentos da FAA recomenda-se a alteração	Toda a seção 61.313 foi revista para prover harmonização com as regras de transição dispostas no RBAC 21, que trata da certificação de produtos aeronáuticos, dentre eles, as aeronaves leves.

Contribuição n° 2068	
Colaborador: Gustavo H. Albrecht : albrecht@abul.com.br	**Instituição:** Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.313 Regras de transição para o certificado de piloto de aeronave leve (c) As aeronaves enquadradas em categoria superior à aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.	61.313 Regras de transição para o certificado de piloto de aeronave leve (c) As aeronaves registradas após a entrada em vigor desta legislação, enquadradas em categoria superior à aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A exigência de uma licença de piloto para a operação de aeronaves atualmente registradas como ultraleves (matrícula PU) altera, radicalmente, a atual legislação e fere o princípio básico constitucional da irretroatividade. "O **inciso XXXVI, do artigo 5º, do Texto Maior de 1988**, homenageia essa norma sacrossanta, assim dispondo: "a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada". Não é qualquer assentamento legal, como sói acontecer em alguns países, senão dura e inequívoca determinação constitucional, com sede no Título II que disciplina os direitos e garantias fundamentais. Vale dizer: nem emenda constitucional poderá suprimir esse princípio."	Sugestão não acatada. Entende-se que o regras de transição não ferem o princípio do direito adquirindo e, na verdade, constitui-se apenas em um ajustamento para corrigir a defasagem da legislação frente à dinânima da evolução das aeronaves. Atualmente, é perfeitamente factível a existência de ultraleves mais complexos e melhor equipados que muitas aviões monotores básicos, no entanto, para a operação dessas é necessário ser titular de uma licença de piloto ao passo que para a operação daquelas bastaria um certificado de piloto de recreio. Para corrigir tais discrepências foram revistos, tantos os requisitos para concessão de certificados, quanto os requisitos de categorização de aeronaves, estabelecendo-se, obviamente, as regras e períodos de transição para a adequação de todos, e contribuindo, por fim, para o incremento da segurança operacional da aviação civil brasileira.

Vale ressaltar a importância desse tema para a comunidade aerodesportiva brasileira, visto que, caso seja simplesmente copiada, ou adotada, a legislação americana para do Light Sport Aircraft – LSA –, teremos uma pandemônio jurídico a ser solucionado. Esta Associação estima que mais de 600 aeronaves, atualmente registradas no RAB, com anuência dessa Agência e devidamente caracterizadas como ultraleves, ou seja, com marca de nacionalidade PU , poderão ser consideradas apenas aeronaves experimentais, trazendo como conseqüência a exigência de serem operadas por pilotos com a habilitação mínima de piloto privado – PP – Para não ferir institutos constitucionais, tal possibilidade deveria ser analisada, com muita cautela, pela Autoridade de Aviação Civil, para que sejam evitados prejuízos comerciais a seus proprietários, derivados da provável e imediata depreciação de valor dessas aeronaves.	

Contribuição n° 2069	
Colaborador: Gustavo Henrique Albrecht / Albrecht@abul.com.br	**Instituição: Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.313 Regras de Transição para o certificado de piloto de aeronave leve (c) As aeronaves enquadradas em categoria superior à aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.	61.313 Regras de Transição para o certificado de piloto de aeronave leve (c) As aeronaves **registradas após a entrada em vigor desta legislação,** enquadradas em categoria superior à aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamenet habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A exigência de uma licença de piloto para a operação de aeronaves atualmente registradas como ultraleves (matrícula PU) altera, radicalmente, a atual legislação e fere o princípio básico constitucional da irretroatividade. ´O **inciso XXXVI, do artigo 5º , do Texto Maior de 1988,** homenageia essa norma sacrossanta, assim dispondo: ´a lei não prejudicará o direito adiquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada´. Não é qualquer assentamento legal, como sói acontecer em alguns países, senão dura e inequívoca detrminação constitucional, com sede no Título II que disciplina os direitos e garantias fundamentais. Vale dizer: nem emenda constitucional poderá suprimir esse princípio. ´ Vale ressaltar a importância desse tema para a comunidade	Sugestão não acatada. Entende-se que o regras de transição não ferem o princípio do direito adquirindo e, na verdade, constitui-se apenas em um ajustamento para corrigir a defasagem da legislação frente à dinânima da evolução das aeronaves. Atualmente, é perfeitamente factível a existência de ultraleves mais complexos e melhor equipados que muitas aviões monotores básicos, no entanto, para a operação dessas é necessário ser titular de uma licença de piloto ao passo que para a operação daquelas bastaria um certificado de piloto de recreio. Para corrigir tais discrepências foram revistos, tantos os requisitos para concessão de certificados, quanto os requisitos de categorização de aeronaves, estabelecendo-se, obviamente, as regras e períodos de transição para a adequação de todos, e contribuindo, por fim, para o incremento da segurança operacional da aviação civil brasileira.

aerodesportiva brasileira, visto que, caso seja simplesmente copiada, ou adotada, a legislação americana para do Light Sport Aircraft – LSA - , teremos uma pandemônio jurídico a ser solucionado. Esta Associação estima que mais de 600 aeronaves, atualmente registradas no RAB, com anuência dessa Agência e devidamente caracterizadas como ultraleves, ou seja, com marca de nacionalidade PU, poderão ser consideradas apenas aeronaves experimentais, trazendo como conseqüência a exigência de serem operadas por pilotos com a habilitação mínima de piloto privado – PP - . Para não ferir institutos constitucionais, tal possibilidade deveria ser analisada, com muita cautela, pela Autoridade de Aviação Civil, para que sejam evitados prejuízos comerciais a seus proprietários, derivados da provável e imediata depreciação de valor dessas aeronaves.	

Contribuição n° 2070	
Colaborador: luisbogo [bogo@sercomtel.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.313 Regras de transição para o certificado de piloto de aeronave leve (c) As aeronaves enquadradas em categoria superior à aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.	61.313 Regras de transição para o certificado de piloto de aeronave leve (c) As aeronaves registradas após a entrada em vigor desta legislação, enquadradas em categoria superior à aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A exigência de uma licença de piloto para a operação de aeronaves atualmente registradas como ultraleves (matrícula PU) altera, radicalmente, a atual legislação e fere o princípio básico constitucional da irretroatividade. “O **inciso XXXVI, do artigo 5º, do Texto Maior de 1988**, homenageia essa norma sacrossanta, assim dispondo: "a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada". Não é qualquer assentamento legal, como sói acontecer em alguns países, senão dura e inequívoca determinação constitucional, com sede no Título II que disciplina os direitos e garantias fundamentais. Vale dizer: nem emenda constitucional poderá suprimir esse princípio.” Vale ressaltar a importância desse tema para a comunidade aerodesportiva brasileira, visto que, caso seja simplesmente	Sugestão não acatada. Entende-se que o regras de transição não ferem o princípio do direito adquirindo e, na verdade, constitui-se apenas em um ajustamento para corrigir a defasagem da legislação frente à dinânima da evolução das aeronaves. Atualmente, é perfeitamente factível a existência de ultraleves mais complexos e melhor equipados que muitas aviões monotores básicos, no entanto, para a operação dessas é necessário ser titular de uma licença de piloto ao passo que para a operação daquelas bastaria um certificado de piloto de recreio. Para corrigir tais discrepências foram revistos, tantos os requisitos para concessão de certificados, quanto os requisitos de categorização de aeronaves, estabelecendo-se, obviamente, as regras e períodos de transição para a adequação de todos, e contribuindo, por fim, para o incremento da segurança operacional da aviação

copiada, ou adotada, a legislação americana para do Light Sport Aircraft – LSA –, teremos uma pandemônio jurídico a ser solucionado. Esta Associação estima que mais de 600 aeronaves, atualmente registradas no RAB, com anuência dessa Agência e devidamente caracterizadas como ultraleves, ou seja, com marca de nacionalidade PU , poderão ser consideradas apenas aeronaves experimentais, trazendo como conseqüência a exigência de serem operadas por pilotos com a habilitação mínima de piloto privado – PP – Para não ferir institutos constitucionais, tal possibilidade deveria ser analisada, com muita cautela, pela Autoridade de Aviação Civil, para que sejam evitados prejuízos comerciais a seus proprietários, derivados da provável e imediata depreciação de valor dessas aeronaves.	civil brasileira.

Contribuição n° 2071	
Colaborador: Ramiro Teodoro Silveira ramiro.silveira@embraer.com.br	**Instituição: Embraer**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
A legislação brasileira atual sobre veículos ultraleves autopropulsados (UL) está toda contida no RBHA 103A, tanto a parte operacional quanto as definições do que é um UL. A definição de UL brasileira é muito parecida com a da norma européia CS-VLA: - peso máximo de decolagem: 750 kgf - velocidade de estol c/ flap máxima: 45 kt - monomotor - 1 hélice de passo fixo ou ajustável no solo ou ajustável em voo - 2 lugares - sem limite de velocidade máxima - trem-de-pouso fixo ou retrátil Tal tipo de aeronave pode ser pilotada atualmente por detentores de certificados de piloto desportivo ou de recreio (CPD e CPR). Agora, surge uma tendência da ANAC de criar uma nova categoria de aeronave, denominada leve esportiva (ALE), com definições mais “apertadas” do que as atuais: - peso máximo de decolagem: 600 kgf - velocidade de estol s/ flap máxima: 45 kt - monomotor - 1 hélice de passo fixo ou ajustável no solo - 2 lugares - limite de velocidade máxima: 120 kt - trem-de-pouso fixo Assim sendo, pode-se concluir que as definições da ALE brasileira	A minha sugestão é que haja uma separação clara entre a categoria de aeronave a ser projetada/construída/fabricada e a categoria de piloto que poderá operá-la. Apesar da criação da categoria ALE mais restrita que os atuais UL, sugiro que os detentores de CPL possam operar as aeronaves que atendem o que se define hoje como UL e não somente as ALE. É preciso tomar um enorme cuidado para não jogar as aeronaves que existem atualmente na classificação UL e que não atendem a classificação ALE numa vala comum. O item RBAC 61.313 (c) deveria ser revisto à luz dos atuais UL.

são uma cópia da LSA americana. Comparando as definições de UL e ALE conclui-se que: Pretende-se reduzir o peso máximo de decolagem. Pretende-se reduzir a velocidade máxima de estol. Pretende-se restringir ao uso de hélices de passo fixo ou ajustável no solo. Pretende-se restringir ao uso de trem-de-pouso fixo. Pretende-se limitar a velocidade máxima. Pretende-se agora, aparentemente a favor de maior burocracia, criar uma categoria mais restrita? Qual seria o propósito de tal “desmando”? Os motivos podem ser vários, entretanto o principal que deveria ser aumentar a segurança operacional jamais será atingido desta forma. Qual seria o motivo de restringir a liberdade do cidadão, dos projetistas, dos fabricantes, etc. de buscarem desenvolver e operar aeronaves mais avançadas e mais eficientes do ponto de vista tecnológico? A criação da categoria LSA nos EUA veio no sentido de trazer uma flexibilidade que não existia lá, mas que já temos aqui há um bom tempo, tendo em vista o RBHA 103A. Os americanos precisaram se preocupar tanto com a criação do novo tipo de aeronave, LSA, quanto com a criação de uma maneira de operá-la, que foi com o advento da licença de piloto esportivo (Sport Pilot). Que o mercado americano é enorme e criar regras para tal categoria de aeronave no Brasil pode trazer vantagens aos fabricantes dos atuais UL, que passariam a ser fabricantes de ALE, no que diz respeito a facilitar as exportações, é inegável. O que não parece fazer sentido é criar uma restrição enorme do	

lado operacional. Não parece fazer sentido criar uma categoria de piloto CPL mais restrita que os atuais CPD e CPR. Há milhares de aeronaves no Brasil que são classificadas como UL, mas que não atendem as definições de ALE ou LSA. A partir da criação do CPL como está proposto, quem poderá pilotá-las? Assim sendo, deve-se reavaliar os critérios adotados no seguinte parágrafo: RBAC 61.313 Regras de transição para o certificado de piloto de aeronave leve. (c) As aeronaves enquadradas em categoria superior à aeronave esportiva leve, de acordo com os requisitos estabelecidos no RBHA 91, ou RBAC que venha a substituí-lo, somente poderão ser operadas por titular de licença de piloto devidamente habilitado e qualificado, respeitada as regras de transição estabelecidas nos parágrafos (a) e (b) desta seção.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A justificativa para tal proposta é que há milhares de aeronaves no Brasil que são classificadas como UL, mas que não atendem as definições de ALE (ou LSA), que foram operadas ao longo dos últimos anos por pilotos detentores de CPD e CPR com ótimos níveis de segurança operacional. Acho plenamente válida a idéia de uma licença única como a sugerida CPL para substituir os CPD e CPR, entretanto seria um	Sugestão não acatada. Atualmente, é perfeitamente factível a existência de ultraleves mais complexos e melhor equipados que muitas aviões monotores básicos, no entanto, para a operação dessas é necessário ser titular de uma licença de piloto ao passo que para a operação daquelas bastaria um certificado de piloto de recreio. Para corrigir tais discrepências foram revistos, tantos os requisitos para concessão de certificados, quanto os requisitos de

dispêndio absurdo de tempo e dinheiro dos atuais portadores de CPD e CPR terem de mudar sua licença para PP para poderem operar as aeronaves UL atuais que não atendem as regras ALE, porém continuam mantendo seu caráter aerodesportivo. Além do mais, a ANAC não aparenta ter uma estrutura que suporte a massa de detentores de CPD e CPR que serão obrigados a passar a ter um PP. E para piorar, se os aeroclubes sucateados de hoje mal dão conta dos atuais candidatos a PP, sequer darão conta de formar os atuais CPD e CPR que precisarão migrar para o PP por causa da nova legislação proposta que é mais restrita.	categorização de aeronaves, estabelecendo-se, obviamente, as regras e períodos de transição para a adequação de todos, e contribuindo, por fim, para o incremento da segurança operacional da aviação civil brasileira.

Contribuição n° 2072	
Colaborador: José Santiago de Paulo jspsantiago@oi.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Inclusão no item 61.313 Certificado de piloto de aeronave leve permitirem operarem aeronaves conforme o RBHA-103A	Visa a preservar os detentores de licenças CPD e CPR a pilotar aeronaves hoje classificadas UL registro PU as que vierem a serem classificadas Aeronaves leves.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sabemos que o RBHA-103A é um avanço em relação LSA para nossa aviação desportiva-recreativa.	Sugestão não acatada. O RBHA 103A está em fase de revogação a favor do RBAC 103, que tratará apenas de veículos aéreos leves (abaixo de 115 kg), e que não exigirão nenhum tipo de licença ou certificado para serem operados.

Contribuição n° 2073	
Colaborador: José Santiago de Paulo jspsantiago@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Inclusão no item 61.313 Certificado de piloto de aeronave leve permitirem operarem aeronaves conforme o RBHA-103A	Visa a preservar os detentores de licenças CPD e CPR a pilotar aeronaves hoje classificadas UL registro PU as que vierem a serem classificadas Aeronaves leves.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sabemos que o RBHA-103A é um avanço em relação LSA para nossa aviação desportiva-recreativa	Sugestão não acatada. O RBHA 103A está em fase de revogação a favor do RBAC 103, que tratará apenas de veículos aéreos leves (abaixo de 115 kg), e que não exigirão nenhum tipo de licença ou certificado para serem operados.

Contribuição n° 2074	
Colaborador: Oscar José da Silva oskarjs@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	Inclusão no item 61.313: (d) O certificado de piloto de aeronave leve (CPL) e a correspondente habilitação de aeronave leve permitem ao piloto também a operação de aeronave classificada como ultraleve nos termos do item 103.3 (a) da RBHA 103A.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Esta inclusão visa preservar os direitos dos atuais portadores de CPD e CPR, especialmente daqueles que adquiriram aeronaves classificadas como ultraleves nos termos do item 103.3 (a) da RBHA 103A, que venham a não se enquadrar na classificação de aeronave leve esportiva.	Sugestão não acatada. O RBHA 103A está em fase de revogação a favor do RBAC 103, que tratará apenas de veículos aéreos leves (abaixo de 115 kg), e que não exigirão nenhum tipo de licença ou certificado para serem operados.

Contribuição n° 2075	
Colaborador: Gustavo H. Albrecht : albrecht@abul.com.br	**Instituição:** Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.315 (a) (3)- Habilitação de instrutor de pilotos de aeronave leve e qualificação de examinador de pilotos de aeronave leve (a) Requisitos para a concessão da habilitação de instrutor de pilotos de aeronave leve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; (2) ser titular de, pelo menos, uma habilitação válida referente ao certificado de piloto de aeronave leve; e (3) possuir experiência mínima de 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em aeronaves leves, tendo sido, pelo menos, 50 (cinqüenta) dessas horas realizadas como piloto em comando de aeronave leve correspondente à habilitação a que pretenda ministrar instrução.	61.315 (a) Habilitação de instrutor de pilotos de aeronave leve e qualificação de examinador de pilotos de aeronave leve. (a) Requisitos para a concessão da habilitação de instrutor de pilotos de aeronave leve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos; (2) ser titular de, pelo menos, uma habilitação válida referente ao certificado de piloto de aeronave leve; e (3) possuir experiência mínima de 150 horas de voo em avião e 50 horas de vôo em aeronave leve, tendo sido, pelo menos, 20 dessas horas realizadas como piloto em comando de aeronave leve correspondente à habilitação a que pretenda ministrar instrução, desde que o registro dessas horas em CIV seja comprovado por uma escola, ou homologado por uma associação credenciada.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A exigência de experiência de vôo, estabelecida em quantidade de horas voadas em aeronaves leves, pressupõe a exigência de registro de horas de vôo nessas aeronaves, o que não ocorre atualmente, nem é proposta da presente legislação. O registro dessas horas, e o uso obrigatório de uma caderneta de vôo, é posição defendida pela ABUL. Neste sentido, a ABUL desenvolveu uma caderneta de vôo específica e defende o seu uso por todos os seus associados. Atualmente, os instrutores estão ligados a uma escola credenciada pela ANAC, cabendo a ABUL, no caso das escolas a ela filiadas (a	Sugestão parcialmente acatada. Instrutor para certificado de piloto de aeronave leve deixará de ser uma habilitação para ser uma condição de pilotos vinculados à instituições para o ensino de avaição civil que possuam curso aprovado para pilotos de aeronaves leve. Com isso, a própria instituição é quem irá designar seus instrutores, a partir de requisitos mínimos de experiência determinados pela ANAC, neste RBAC 61, revisados para harmonização com o FAR 61.411, quais sejam, 150 horas de voo totais como piloto (qualquer categoria) e 15 horas como piloto em comando de aeronale leve.

maioria), os exames de perícia desses profissionais. Acreditamos ser inadequada a exigência mínima de 150 horas de vôo em aeronaves leves, com 50 dessas horas em comando de aeronave que se pretenda efetuar a instrução. Nossa discordância baseia-se nas seguintes considerações: 1- 150 horas de vôo não garante a necessária experiência exigida a um instrutor de vôo; 2- as escolas encontrarão grandes dificuldades para contratar profissionais qualificados (com 50 horas de vôo) nos diversos modelos de aeronaves leves.	

Contribuição n° 2076	
Colaborador: Gustavo H. Albrecht : albrecht@abul.com.br	**Instituição:** Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.315 (c) O titular de uma habilitação válida de instrutor de piloto de aeronave leve, que possua vínculo empregatício junto a uma escola ou centro de instrução aprovado pela ANAC, pode ser indicado por essa instituição para realizar exames de perícia em seus alunos postulantes ao certificado de piloto de aeronave leve ou novas habilitações dentro de seus certificados de piloto de aeronave leve, desde que não tenha sido o próprio a prover ao aluno a instrução (total ou parcialmente) necessária para tal concessão.	61.315 (c) O titular de uma habilitação válida de examinador credenciado por associações, e aprovados pela ANAC, poderá realizar exames de perícia em postulantes ao certificado de piloto de aeronave leve ou novas habilitações, dentro de seus certificados de piloto de aeronave leve.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Vemos esta proposta com muita preocupação. O texto desconsidera a figura independente do examinador de perícia. Vamos esquecer o princípio básico de “quem executa (a escola), não supervisiona”? O fato do instrutor não ter participado da instrução de um determinado aluno de sua escola, não lhe dá a necessária independência funcional para a emissão de um parecer sobre a qualidade da instrução ministrada por sua escola. O corporativismo é um das grandes barreiras à melhoria da segurança operacional. Hoje, a ABUL conta com 111 (cento e onze) examinadores de perícia, com total independência sobre as escolas, realizando exames de admissão em alunos e exames de revalidação em pilotos.	Sugestão não acatada. A exemplo do instrutor, não haverá habilitação de examinador, mas sim uma condição de examinador determinada pela instituição a qual estiver vinculado, porém, nesse caso, o RBAC 61 não determinará requisitos mínimos.

Contribuição n° 2077	
Colaborador: Alan de Moura Morrison morrison@centroin.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.315 Habilitação de instrutor de pilotos de aeronave leve e qualificação de examinador de pilotos de aeronave leve (3) possuir experiência mínima de 150 (cento e cinqüenta) horas de voo em aeronaves leves, tendo sido, pelo menos, 50 (cinqüenta) dessas horas realizadas como piloto em comando de aeronave leve correspondente à habilitação a que pretenda ministrar instrução. Pelo que entendi da proposta, a partir desta alteração estaremos acrescentando ao nossos brevets o tipo da aeronave para a qual já demonstramos a capacidade de voar. Como garantiremos a disponibilidade de examinadores com a experiência acima mencionada para todos os tipos de aeronaves? Acredito que teremos problemas quando o tipo de aeronave for novo (ninguém acumulou estas horas como piloto em comando) ou quando o tipo em questão for raro. Para exemplificar, possuo um motoplanador Pipistrel Sinus e no total só existem quatro aeronaves deste tipo no país. Como conseguirei um examinador com a experiência requerida?	Sugiro incluir alguma cláusula dispensando esta experiência no tipo caso seja pouco provável encontrar um checador que cumpra este requisito
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Caso meu entendimento da proposta estiver correto, corremos o risco de não mais conseguir re-validar as licenças para manter alguns tipos de aeronaves em vôo.	Sugestão parcialmente acatada. Instrutor para certificado de piloto de aeronave leve deixará de ser uma habilitação para ser uma condição de pilotos vinculados à instituições para o ensino de avaição civil que possuam curso aprovado para pilotos de

	aeronaves leve. Com isso, a própria instituição é quem irá designar seus instrutores, a partir de requisitos mínimos de experiência determinados pela ANAC, neste RBAC 61, revisados para harmonização com o FAR 61.411, quais sejam, 150 horas de voo totais como piloto (qualquer categoria) e 15 horas como piloto em comando de aeronale leve.

Contribuição n° 2078	
Colaborador: Gustavo H. Albrecht : albrecht@abul.com.br	**Instituição:** Associação Brasileira de Ultraleves - ABUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.317 Prerrogativas e limitações do titular de certificado de piloto de aeronave leve e condições que devem ser observadas para exercê-las. (c) Somente será permitida a atuação de um piloto de aeronave leve mediante remuneração nos casos em que este estiver atuando como instrutor de voo ou examinador credenciado.	61.317 Prerrogativas e limitações do titular de certificado de piloto de aeronave leve e condições que devem ser observadas para exercê-las. (c) Somente será permitida a atuação de um piloto de aeronave leve mediante remuneração nos casos em que este estiver atuando como instrutor de voo ou examinador credenciado. Nesses casos, a remuneração dos examinadores será feita pelas associações credenciadas, que serão ressarcidas pelas escolas, nos casos de alunos em formação, e pelos pilotos, nos casos de exames de revalidação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não vemos problema na remuneração de instrutores. Quanto aos examinadores, é importante (e fundamental) que esta remuneração não seja feita diretamente pelo aluno ou pela escola, mas sim através de outra entidade credenciada. Embora os examinadores da ABUL atuem como colaboradores e não sejam remunerados, acreditamos ser possível e, em alguns casos, necessária, a remuneração desses exames, como por exemplo, for exigido o deslocamento de examinador para o local do exame.	Sugestão não acatada. Por definição, instrutores e examinadores já terão de estar, necessariamente, vinculados à instituições de ensino certificadas pela ANAC, e dela poderão receber remuneração por seus serviços.

Contribuição n° 2079	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.321 (b)(5)	Acrescentar, a exemplo de outras legislações sobre o mesmo tema: "Obs.: os Examinadores Credenciados pela ANAC, em simuladores de voo, não necessitam manter válido o seu CCF."
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado..

Contribuição n° 2080	
Colaborador: MARCOS ANTONIO DUARTE marcosantonio.duarte@yahoo.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.323 Requisitos gerais para examinadores credenciados (a) Pré-requisitos: (1) Os examinadores deverão ser titulares da habilitação de instrutor de voo válida, considerando a categoria de aeronave adequada, para efetuar o exame de perícia na categoria, classe ou tipo de aeronave em que foi credenciado.	61.323 Requisitos gerais para examinadores credenciados (a) Pré-requisitos: (1) Os examinadores deverão ser titulares da habilitação de instrutor de voo válida ou habilitação de Piloto de Linha Aérea válida, considerando a categoria de aeronave adequada, para efetuar o exame de perícia na categoria, classe ou tipo de aeronave em que foi credenciado
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O Piloto de Linhas aérea, tem experiência adquirida, similar, ou na maioria das vezes superior do de Instrutor de Voo, para efetuar voo de cheque.	Sugestão não acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2081	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.323 - Requisitos gerais para examinadores credenciados. (2) Os examinadores deverão estar qualificados para atuar como piloto ao comando da aeronave durante o exame de perícia e reunir os requisitos de experiência aplicáveis	(2) Os examinadores deverão estar qualificados para atuar como piloto em comando da aeronave durante o exame de perícia e reunir os requisitos de experiência aplicáveis
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Corrigir o texto	Sugestão acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2082	
Colaborador: Diego Campos Pereira diegocpereira@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.323 Requisitos gerais para examinadores credenciados (a) Pré-requisitos: (1) Os examinadores deverão ser titulares da habilitação de instrutor de voo válida, considerando a categoria de aeronave adequada, para efetuar o exame de perícia na categoria, classe ou tipo de aeronave em que foi credenciado.	61.323 Requisitos gerais para examinadores credenciados (a) Pré-requisitos: (1) Os examinadores deverão ser titulares da habilitação de instrutor de voo válida ou habilitação de Piloto de Linha Aérea válida, considerando a categoria de aeronave adequada, para efetuar o exame de perícia na categoria, classe ou tipo de aeronave em que foi credenciado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O Piloto de Linhas aérea, tem experiência adquirida, similar, ou na maioria das vezes superior do de Instrutor de Voo, para efetuar voo de cheque.	Sugestão não acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2083	
Colaborador: Ivan Resende Leitão aeroclube@parademinas.com.br	**Instituição:** Aeroclube Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.323 Requisitos gerais para examinadores credenciados (a) Pré-requisitos: (1) Os examinadores deverão ser titulares da habilitação de instrutor de voo válida, considerando a categoria de aeronave adequada, para efetuar o exame de perícia na categoria, classe ou tipo de aeronave em que foi credenciado.	61.323 Requisitos gerais para examinadores credenciados (a) Pré-requisitos: (1) Os examinadores deverão ser titulares da habilitação de instrutor de voo válida ou habilitação de Piloto de Linha Aérea válida, considerando a categoria de aeronave adequada, para efetuar o exame de perícia na categoria, classe ou tipo de aeronave em que foi credenciado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O Piloto de Linhas aérea, tem experiência adquirida, similar, ou na maioria das vezes superior do de Instrutor de Voo, para efetuar voo de cheque.	Sugestão não acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2084	
Colaborador: Bruno Ozolins [brunoozolins@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de

(8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública não terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2085	
Colaborador: Paulo Cesar da Rocha Antony / pcrantony@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de

habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2086	
Colaborador: Sergio Eduardo Gomes **edugo85@terra.com.br**	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 a itens 1 2 3 4 5 6	Relativo a quantidade de horas para examinador. Do paragrafo 61.325 as horas para examinador deveria ser mudada do seguinte modo, 1-Para Piloto Privado 500 horas totais , 2-Para Piloto Comercial 1000 horas totais, 3-Para Piloto de Linha Aérea 1500 horas totais, 4-Para Vôo por Instrumentos 250 horas totais IFR, 5-Para Simulador 250 horas totais, 6-Para Instrutor de Vôo 1000 horas totais, 7-Para Operação Específica 1500 horas totais. A parte de limites de horas como instrutor de vôo está adequada, porém, há de se entender que se você tira uma habilitação de instrutor de vôo sendo Piloto Comercial e 250 horas ,o instrutor vai treinar pilotos para voar SOLO não haveria diferença alguma na parte de examinador.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**

Acredito que seria mais interesante uma análise curricular como base para se designar um EXELENTE examinador dependendo da área do setor aéreo que ele vai atuar(Aeroclube,Taxi Aéreo,Empresa Aérea,etc...).	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2087	
Colaborador: Paulo Roberto Monte Alegre Américo pramerico@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de

habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública não terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2088	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de

habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública não terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2089	
Colaborador: MARCOS ANTONIO DUARTE marcosantonio.duarte@yahoo.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou	61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou

tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;	tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;

JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
As alterações na experiência de voo foram muito elevadas.	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2090	
Colaborador: Diego Campos Pereira diegocpereira@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;	(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;

JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
As alterações na experiência de voo foram muito elevadas	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2091	
Colaborador: Ivan Resende Leitão aeroclube@parademinas.com.br	**Instituição:** Aeroclube Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;	(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;

JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
As alterações na experiência de voo foram muito elevadas.	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2092	
Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca etvan@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor.	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentos) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 50 (cinqüenta) horas como instrutor
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acho as exigências muito altas para nossa realidade.	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2093	
Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca etvan@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de vôo (avião) ou 1000 horas (helicóptero) como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, , das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendo que as marcas devem ser diferentes para as duas categorias (avião e helicóptero). Não vejo fundamento para o requisito que requeiram co-piloto, pois existem aeronaves homologadas IFR e que não requerem co-piloto, mas que, quase que em regra geral, são empregados dois pilotos, inclusive é exigência para TPX, ainda que o certificado de aeronavegabilidade conste apenas 01 tripulante.	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2094	
Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca etvan@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo;	(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 50 (cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
De forma geral,verifica-se que os requisitos de experiência para examinador não estão compatíveis com a realidade brasileira, pois os pilotos que possuem os requisitos não se dedicam a atividade de instrução e realização de cheques, ou seja, quem possui as marcas não está disponível. Destaca-se que é bem possível que os checadores da FAB não possuem estas marcas, porém, são os que mais fazem cheques e recheques. Esta situação precisa ser melhor estudada.	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2095	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2096	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2097	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2098	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2099	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2100	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2101	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2102	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado..

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2103	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2104	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2105	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2106	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2107	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2108	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2109	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2110	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de

tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;	habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de

(8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2111	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2112	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de

tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada;	habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de

(8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2113	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2114	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2115	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2116	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2117	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2118	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2119	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2120	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2121	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2122	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2123	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2124	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2125	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2126	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2127	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2128	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2129	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2130	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2131	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2132	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2133	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2134	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2135	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2136	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2137	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2138	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.325 Atribuições e requisitos específicos para examinadores credenciados (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	(a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de voo; (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 200 (duzentas) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador

(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de	tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 250 (duzentos e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 150 (cento e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, sendo que pelo menos 100 (cem) horas como instrutor no respectivo equipamento e que estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 200 (duzentas) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo; (7) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de uma habilitação referente a uma operação específica, que não voo por instrumentos ou instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 300 (trezentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas de voo na operação pertinente à habilitação a ser concedido ou revalidada; (8) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou

piloto de planador e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor.	revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo como piloto de planador, incluídas não menos de 25 (vinte e cinco) horas como instrutor de voo; e (9) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto de balão livre e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 100 (cem) horas de voo como piloto de balão livre, incluídas não menos de 20 (vinte) horas de instrutor. (10) todo o examinador credenciado deverá ser aprovado em curso teórico para examinadores credenciados ministrado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Entendemos ser este tópico extremamente importante para o desenvolvimento da aviação brasileira e do país de uma maneira geral. Historicamente no país, assim como em inúmeras nações, até por ser prática recomendada pela ICAO, os examinadores de aviação são muitas vezes credenciados por profissionais do mercado de trabalho, uma vez que a máquina pública não pode ter tamanha responsabilidade financeira. Ou o gasto com examinadores seguramente seria deficitário na agência, ou a máquina pública não seria capaz de atender a demanda do setor. Em função disso, acaba-se por depender do próprio sistema para a utilização dos examinadores credenciados. Cabem aos Inspetores, elementos públicos empregados da agência, de verificarem a qualidade do sistema através do exercício de avaliador em exames esporádicos de proficiência, e de executarem a verificação da qualidade destes elementos credenciados. Com tal premissa, verifica-se no país que não existe	Sugestão parcialmente acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

demanda ainda no país para a profissionalização da função examinador credenciado, assim como a do próprio instrutor de pilotagem elementar. Em função disso, se elevarmos os requisitos de examinador para valores elevados, tal legislação inviabilizará assim o funcionamento da maioria das escolas de formação que não terão recursos para contratar funcionários gabaritados para que os mesmos possam exercer as funções de examinador credenciado de aviação geral. Sem examinadores credenciados suficientes, a máquina pública nãop terá condições de em tempo e com qualidade, prover o necessário para a manutenção dos padrões de formação. O que acreditamos ser fundamental sim, é de que todo examinador credenciado receba da ANAC o curso de examinador credenciado, conforme já é realizado para examinadores de RBAC 121. Este curso padroniza os examinadores e os qualifica para a função. Por isso solicitamos com muita propriedade a redução dos mínimos conforme o texto proposto abaixo. Embasamento: RBHA 61 em vigor	

Contribuição n° 2139	
Colaborador: Júnia Hermont Corrêa - Superintendente (junia.hermont@lideraviacao.com.br) Geraldo Strambi – Diretor de Operações de Helicópteros (geraldo.strambi@lideraviacao.com.br) Marcelo de Mendonça – Gerente de Novos Negócios (marcelo.mendonca@lideraviacao.com.br	**Instituição:** Líder Taxi Aéreo – Air Brasil S.A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
61.327 “Validade do credenciamento de examinadores (a) A validade do credenciamento dos examinadores regidos por este regulamento é de 12 (doze) meses, respeitada a vigência das prerrogativas referentes às habilitações pertinentes aos exames de perícia realizados pelo examinador”.	61.327 “Validade do credenciamento de examinadores (a) A validade do credenciamento dos examinadores regidos por este regulamento é de 24 (vinte e quatro) meses, respeitada a vigência das prerrogativas referentes às habilitações pertinentes aos exames de perícia realizados pelo examinador”.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A regra atual é muito rigorosa. A tramitação do credenciamento dos examinadores é longa e não há necessidade prática da renovação anual.	Sugestão não acatada. Será editada IS referente ao tema Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2140	
Colaborador: mirto alves dias [miltoncadias@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2141	
Colaborador: Wesley Frauche Marchetti [wmarchetti2000@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2142	
Colaborador: Roald C. Maximo [rc-maximo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2143	
Colaborador: Ciro [ciroparaizo@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2144	
Colaborador: Pedrinho Mello [pedrinho-mello@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2145	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2146	
Colaborador: Guilherme [guilherme_leme_borges@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2147	
Colaborador: Hernani Muniz Dippólito [hernanimd@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2148	
Colaborador: carlos kodel [ckodel@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2149	
Colaborador: Nelson A Paim [tucano@tucanoaviacao.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2150	
Colaborador: Leandro Cabrini [leandro_cabrini@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2151	
Colaborador: aymoresmj [aymoresmj@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2152	
Colaborador: MARCOS GERALDI [marcosgeraldi@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2153	
Colaborador: Fabio Hollanda [fabiohollanda@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2154	
Colaborador: André Engelmann [andre.engelmann@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2155	
Colaborador: Aeroclube de Ribeirão Preto [aerocluberibeiraopreto@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2156	
Colaborador: Victor Pulschen [victorpulschen@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2157	
Colaborador: Contato Aeroclube Resende RJ [contato@aerocluberesende.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2158	
Colaborador: Claus Heinig [clausdieter@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2159	
Colaborador: Gustavo D. Martucci [gdmartucci@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2160	
Colaborador: Amador Ferreira Moraes [amadorfly@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2161	
Colaborador: FRANCISCO FANUCCHI NETO [fanucchineto1@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2162	
Colaborador: Jose L Gozzi [jose.l.gozzi@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2163	
Colaborador: Francisco Assis da Silva [capt.assis@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2164	
Colaborador: Luiz Carlos Segundo [lcsegundo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2165	
Colaborador: Antonio Carlos Müller [acarlosmuller@sorolix.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2166	
Colaborador: mauricio vellez [vellez@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2167	
Colaborador: Ana Lucia [ana@tozetto.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2168	
Colaborador: Luiz G. Richieri [luiz.richieri@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2169	
Colaborador: Joaquim Pinhão [jpinhao@novaero.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2170	
Colaborador: Sepé Tiaraju Barradas [sepebarradas@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2171	
Colaborador: Álvaro Fogliatto [fogliatto@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2172	
Colaborador: Edilberto Tasca [tasca@etasca.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2173	
Colaborador: Luiz Carlos Basson Dellaglio [luiz.dellaglio@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2174	
Colaborador: Marcio Farias [dellaglio2002@yahoo.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2175	
Colaborador: Paulo César Rodrigues pcr [pcr@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2176	
Colaborador: Andre Textor [andre.aerotex@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2177	
Colaborador: julio moreira [jcmsor@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2178	
Colaborador: Beto- Aerotex [betotextor@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2179	
Colaborador: Wilson Brasil Jr [wilsonrbj@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2180	
Colaborador: filipe rafaeli [filiperafaeli@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

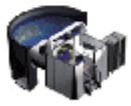
Contribuição n° 2181	
Colaborador: jukapiloto [jukapiloto@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2182	
Colaborador: francis.barros [francis.barros@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2183	
Colaborador: Antonio Carvalho [navajo@uol.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE A DO RBAC 61 – COMUNICAÇÕES RADIOTELEFÔNICAS 3. Escala de níveis de proficiência lingüística	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A tabulação entre páginas está inadequada. Sem sugestão de texto. Sugere-se apenas a correção.	Sugestão acatada. O texto será revisado.

Contribuição n° 2184	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
APÊNDICE B – PLANO DE INSTRUÇÃO PARA LPTM: 1- Meios para Instrução em Voo Simulado: FSTD Tipo I, II, III e IV. 2- 61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a) O postulante a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve: ter realizado, no mínimo, 240 (duzentas e quarenta) horas de voo real e simulado, em um curso de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, como piloto em comando e como piloto que não está em comando; 3- Corrigir TEM- Threat and Erros Management 4- Corrigir CRM – Gerenciamento de Recursos de Tripulação 5- CBT – Computer Based Trainin 6- Recuperação do controle da aeronave	1- A ANAC (GAAS) não possui legislação pertinente para avaliar os dispositivos de treinamento - objetiva e subjetivamente – segundo estes “Níveis” ou “Tipos” I, II, III e IV. 2- Esclarecer que o postulante deve ter realizado, no mínimo, 240 horas, sendo 70 h. em voo real e 170 h. (no mínimo) em dispositivo de treinamento, distribuídos nas quatro fases, mas com foco na operação em aeronaves multimotor, que requeiram, no mínimo, dois pilotos. 3- TEM – Threat and Error Management. 4- CRM – Gerenciamento de Recursos das Tripulações 5- Computer Based Training 6- Recuperação de atitudes anormais (The licence focuses on ab initio airline pilot training. MPL training and assessment will be competency-based and involve a multi-crew environment and threat and error management from the onset. It provides for greater use of flight simulation training devices and includes mandatory upset training.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Primary usage: ●
Secondary usage: ◑
Partial usage: ◔

PRODUCTS:	CATEGORIES:			
	Core Flying Skills Basic single pilot training	**Basic** Introduction of multi-crew operations and instrument flight	**Intermediate** Multi-crew operations in a high performance multi-engine turbine A/C	**Adva** Type trainin for air
	◑	◑	◑	
	◑	◑	◑	
	●			
	◑	●		
		●		
	◔	●	◔	
		●	●	
			●	

Contribuição n° 2185	
Colaborador: Vinícius da Silva Castro vcastrotuf@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Quanto ao aumento da quantidade e qualidade de pilotos de linha aérea no mercado brasileiro de aviação.	Quanto ao processo de formação de pilotos de linha aérea, pode ser de interesse tanto das companhias aéreas, tanto da ANAC, analisar a ideia de que as empresas aéreas em conjunto com o Governo Federal, pudessem investir em jovens que sonham serem pilotos desde a conclusão do ensino médio dos mesmos, sendo a seleção feita por concurso público
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Esta ideia toma em consideração o alto custo necessário para a formação de um piloto de linha aérea, e que grande parte dos jovens no Brasil desistem desse sonho justamente em decorrência destes altos custos. Também tem grande peso o fato de que faltam pilotos de linha aérea no mercado brasileiro de aviação.	Sugestão não analisada. O colaborador limitou-se a realizar comentários, porém não foi informada uma seção específica do RBAC 61.

Contribuição n° 2186	
Colaborador: Eduardo Mendonça Dubugras edupqdt@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
A entrada em vigor da RBAC61	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Tendo em vista que a nova RBAC61 aumenta sobremaneira as horas exigidas para a concessão da Habilitação de Instrutor de Vôo (200 horas em comando), solicito-vos a possibilidade de que os pilotos que já tenham iniciado o curso prático de instrutor possam realizar seu exame de perícia técnica tendo como base o antigo regulamento pois, tal fato não sendo levado em consideração acarretaria um prejuízo enorme ao aluno do curso de INVA pois a grande maioria possui no máximo 100horas a 120 horas em comando (as outras 60 a 70 horas são duplocomando) e teriam de fazer quase 100 horas de vôo em comando, a mais, acarretando que todo o recursos empregados no curso de INVA fossem desperdiçados, pois tal aluno não terá condições de checar INVA, logo que terminasse o curso prático, tendo em vista que terá de gastar no mínimo mais 25.000 reais (100 horas de vôo) e em conseqüência perderia as horas já voadas no curso de INVA.	As mudanças constantes do RBAC 61 entrarão em vigor na data de sua publicação. Em relação à justificava, esta ANAC poderá criar métodos alternativos para tais casos.

Contribuição n° 2187	
Colaborador: Murilo Bohet murilobohet@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
O RBAC 61, na forma em que está proposto, não traz subparte que trate dos exames de conhecimentos teóricos, como fazia a Subparte P do RBHA 61.	A sugestão é que, ao se publicar o RBAC 61 (com a respectiva revogação do RBHA 61), não se deixe os exames de conhecimentos teóricos sem uma norma que os reja.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Faz-se necessário que uma norma que disponha sobre os exames de conhecimentos teóricos entre em vigor antes que o RBHA 61 seja revogado e deixe esses exames sem a normatização adequada.	As normas estão estabelecidas no Compêndio que está publilcado na Página da ANAC.

Contribuição n° 2188	
Colaborador: Bruno Thomé – Código ANAC 129487 bruno.thome@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e	A exigência mínima deve ser a de o piloto ter concluído o curso teórico e prático de instrutor de vôo em escola homologada pela ANAC. Além de obviamente ser Piloto Comercial checado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Exigir 200 (duzentas) horas de vôo como piloto em comando simplesmente inviabilizará a formação de novos instrutores de vôo no Brasil, visto que a instrução aérea é uma importante porta de entrada no restrito mercado de trabalho de pilotos. Um piloto comercial checado com 200 horas de vôo em comando já tem condições de ingressar em empresas de taxi aéreo, malote, dentre outros. O início da carreira na instrução serve justamente para que o piloto acumule essa experiência para após esta fase, consiga ingressar nessas empresas, ou numa companhia. Conseqüentemente, diminuindo a quantidade de instrutores no mercado, ficará mais difícil para as escolas e aeroclubes contratá-los, e por sua vez isto aumentará substancialmente os custos dessas entidades, visto que com a menor disponibilidade de profissionais, fica mais caro para se contratar um instrutor, e por sua vez, impactará no custo da hora de vôo que já é altíssimo, fazendo com que se diminua a quantidade de alunos e por fim, prejudicando todo o sistema de aviação civil brasileiro.	Sugestão não acatada. Para a emissão da habilitação de Instrutor é necessário um número de horas para que o piloto tenha uma certa experiência.

Outro fator importante é que esta medida incentivará a falsificação da declaração de horas voadas pelos pilotos, o que é vulgarmente conhecido como “canetear” as horas na CIV, pois o piloto não terá condições de atender à essa exigência. Acredito no bom senso da ANAC, como já demonstrado em audiências públicas anteriores, que deve urgentemente extinguir esta exigência que chega ao ponto de ser ABSURDA.	

Contribuição n° 2189	
Colaborador: Flávio Gerônimo Lorensi florensi@uol.com.br	**Instituição:** CBPQ
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Fator que para lançar paraquedista necessita de habilitação de piloto comercial.	Permitir que Piloto Privado faça lançamento de paraquedista, desde que habilitado para LPQD.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Atualmente, junto as escolas-clubes de paraquedismo e donos de aeronaves homologadas para tal, existe uma dificuldade de piloto privados com habilitação de LPQD para desempenhar profissionalmente tal lançamento. Com a exigência de que o lançamento seja feito por um piloto comercial, as escolas-clubes dificilmente conseguiriam contratar tais profissionais, pois o custo salarial seria tendo em vista que as grandes companhias aéreas estão necessitando contratar os mesmos profissionais, e com isso fazem ofertas salariais bem mais vantagiosas, e consequentemente acabará onerando a atividade.	Sugestão não acatada. Pressupõe-se que a atividade de lançamento de paraquedista é remunerado o que contraria as prerrogativas do piloto privado.

Contribuição n° 2190	
Colaborador: Cristiano da Costa Pereira Migdalski cristiano.costa@gmail.com	**Instituição:** Instituição: AEROCON – Escola de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou	(1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 2 (duas) horas, incluindo 3 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação, sendo que 4 (quatro) horas de voo podem ser substituídas se realizadas em simulador de vôo sob supervisão de instrutor devidamente habilitado; ou
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Seria excessivamente oneroso aos pilotos, de todas as categorias, que possuem a habilitação de vôo IFR porem não estão utilizando a mesma, pois somente realizam vôos em aeronaves homologa Visual, manter a habilitação valida anualmente já que o mesmo teria que pagar por 6hs de voo em aeronaves homologada IFR. Substituindo parte dessas horas pela possibilidade de realizá-las em simulador de vôo tornaria menos oneroso aos pilotos.	Sugestão não acatada. O requisito está de acordo com legislações internacionais e visa a Segurança Operacional.

Contribuição n° 2191	
Colaborador: Paulo Dias cmtpaulodias@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe aviões multimotores terrestres propicia a concessão ou revalidação da habilitação da classe aviões monomotores terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe anfíbios propicia a concessão ou revalidação das habilitações correspondentes da classe aviões terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica de tipo da categoria avião propicia a concessão ou revalidação das habilitações de classes monomotor e multimotor terrestres. A concessão ou revalidação das habilitações de piloto agrícola, piloto rebocador de planadores e piloto lançador de pára-quedistas propicia a concessão ou revalidação da habilitação de classe correspondente na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação. Quando se tratar da categoria helicóptero, será considerado o tipo de helicóptero utilizado na verificação de perícia para concessão ou revalidação das referidas habilitações.	A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe aviões multimotores terrestres propicia a concessão ou revalidação da habilitação da classe aviões monomotores terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica da classe anfíbios propicia a concessão ou revalidação das habilitações correspondentes da classe aviões terrestres. A concessão ou revalidação de uma habilitação técnica de tipo da categoria avião propicia a concessão ou revalidação das habilitações de classes monomotor e multimotor terrestres. A concessão ou revalidação das habilitações de piloto agrícola, piloto rebocador de planadores e piloto lançador de pára-quedistas propicia a concessão ou revalidação da habilitação de classe correspondente na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação. Quando se tratar da categoria helicóptero, será considerado o tipo de helicóptero utilizado na verificação de perícia para concessão ou revalidação das referidas habilitações.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Solicito a inclusão texto acima, o mesmo não foi abordado na minuta proposta. Este foi retirado do RBHA 61 e é extremamente racional pelo principio que se o piloto foi avaliado no equipamento que requer maior habilidade e/ou destreza logicamente tem direito a revalidação da habilitação de grau inferior.	Sugestão não acatada. O piloto deverá ser qualificado e habilitado em cada classe ou tipo da aeronave que pretende operar. Tal procedimento é visando a Segurança Operacional.

Contribuição n° 2192	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve: (1) ter completado 17 (dezessete) anos;	(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos ou 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de vôo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A meu ver, não há razão técnica e legal para que os pré-requisitos de idade dos pilotos de aeronaves leves sejam tratados de maneira diferenciada dos postulantes a uma licença de aluno piloto. Sugiro que os pré-requisitos de idade sejam tratados igualmente para ambos os casos.	O texto será revisado e a idade mínima será revista.

Contribuição n° 2193	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 3 (três) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data dessa verificação. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor. (retirada parcial de texto) A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Uma vez que o piloto detentor da habilitação MLTE (aeronaves multimotoras) está habilitado a voar toda e qualquer aeronave multimotor terrestre, não é racional o requisito que exige que 3 (três) horas de voo da instrução sejam realizadas em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia. O postulante à habilitação MNTE, por exemplo, pode realizar todo seu treinamento em uma aeronave Aero Boero (de trem convencional) e seu voo de verificação de perícia em aeronave Cessna (de trem de pouso completamente diferente), sem impedimentos quaisquer. Ademais, este pré-requisito adiciona riscos à segurança operacional ao incentivar o postulante à habilitação MLTE a realizar todo seu treinamento no avião da escola ou centro de treinamento, e nesta mesma aeronave realizar seu vôo de perícia, para então, após ter obtido sua carteira - voar pela primeira vez desacompanhado de seu instrutor em outra aeronave MLTE	Sugestão não acatada. Consideramos, a bem da Segurança Operacional, que o piloto precisar estar qualificado na aeronave antes de ser habilitado, seja para as aeronaves multimotoras quanto para as monomotoras.

(particular ou da empresa) – a qual, muito provavelmente será de fabricante e modelo diferentes da aeronave na qual adquiriu toda sua experiência operacional.	

Contribuição n° 2194	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(d) A partir de 01 de junho de 2010, todas as licenças de pilotos brasileiros que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas terão averbadas a observação relativa à Proficiência Linguística do piloto em Português (“Português Nível 6”), caso cumpram os requisitos abaixo: (1) possuir CCF válido; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para, no mínimo, a licença de piloto privado.	(d) A partir de 01 de junho de 2010, todas as licenças que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas, de pilotos de qualquer nacionalidade, terão averbadas a observação relativa à Proficiência Linguística do piloto em Português (“Português Nível 6”), caso cumpram os requisitos abaixo: (1) possuir CCF válido; e (2) ter sido aprovado em curso de ensino médio em escola de país no qual o português seja a língua oficial ou, alternativamente, tenha sido aprovado em exame de proficiência lingüística em português.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Ao exigir aprovação em curso de ensino médio em país de língua portuguesa, pode-se ter a certeza da proficiência lingüística do piloto na linguagem falada, o que não ocorre quando se afere a proficiência lingüística através da mera aprovação no exame escrito da ANAC. Exemplo ilustrativo: Falantes da língua espanhola, ao lerem textos impressos em português, compreendem a maior parte do que está escrito, já que podem ler lentamente e sem a influência de sotaques e pronúncias atípicas para seu idioma. No entanto, ao ouvirem o idioma em língua falada, através de uma fonia muitas vezes ruidosa e sem um contexto que auxilia a compreensão, costumam ter muito mais dificuldade. Também acredito que deve ser previsto no regulamento a	Sugestão acatada parcialmente. O texto será ser revisado.

possibilidade da realização de exames de proficiência lingüística em português, quando a ocasião assim exigir. Exemplo: piloto com nacionalidade japonesa, mas dupla-cidadania brasileira herdade dos pais. Ademais, ao abrir-se o regulamento para que abranja pilotos de qualquer nacionalidade, são tipificados na legislação também casos incomuns – mas que fatalmente ocorrerão durante a vigência do mesmo.	

Contribuição n° 2195	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de vôo devidamente qualificado e habilitado.	(ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais a sua totalidade pode ser realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de vôo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A restrição de que apenas metade do treinamento IFR possa ser realizado em simuladores encontra-se datada e superada, nos dias atuais. Diversos simuladores, principalmente os de qualificação FSTD, reproduzem os sistemas e a operação de uma aeronave com altíssimo grau de realismo e são inclusive aceitos para a concessão e revalidação de habilitação TIPO. Sendo assim, por que não aceitá-los também para o treinamento IFR? Há de se considerar, também, que a legislação deve prever a evolução tecnológica que certamente ocorrerá nos anos vindouros. É meramente uma questão de tempo até os simuladores mais simples e baratos, que possam ser adquiridos por qualquer escola ou centro de treinamento, reproduzam com extrema fidelidade o vôo de uma aeronave real em todos seus aspectos. Ademais, o treinamento em simulador aumenta a segurança operacional, ao permitir que o postulante à habilitação execute procedimentos de falhas de sistemas e emergências que seriam perigosas e não poderiam ser realizadas em vôos reais. Este modo de instrução deveria ser incentivado pela legislação, e não	Sugestão não acatada. O piloto necessita ter um mínimo de contato com a aeronave. Além disso, tal item está de acordo com legislações internacionais. Vale lembrar que qualquer solcitação de alternativas poderão ser encaminhadas à ANAC para estudo.

tolhido e limitado pela mesma.	

Contribuição n° 2196	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(2) depois de confirmado o atendimento aos requisitos e o correto preenchimento do formulário, a ANAC deve fornecer autorização ao requerente para realizar o exame de perícia, indicando o profissional responsável por tal verificação, observando-se que:	(2) depois de confirmado o atendimento aos requisitos e o correto preenchimento do formulário, o requerente poderá realizar o exame de perícia, observando-se que:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A maneira como o texto se encontra atualmente redigido exige o fornecimento por parte da ANAC de autorização para que seja realizado o exame de perícia, o que implica na volta de uma burocracia desnecessária e já abolida pelas vigentes IAC 061-1002 (recheques para pilotos privados com o voo realizado pela escola sem prévia autorização por parte da ANAC) e Memorando Circular número 1325/2010/SSO, datado do dia 13 de Outubro de 2010 - que prevê a realização de voos de cheque e recheque em escolas e centros de instrução previamente à abertura do processo junto à ANAC.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 2197	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses;	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: determinada pela validade das habilitações classe e/ou tipo que o piloto possua, sendo compulsória sua revalidação para as habilitações de tipo e classe multimotor.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em minha visão não faz sentido, na atualidade, haver uma habilitação IFR desatrelada da aeronave na qual a mesma seja necessária. Uma aeronave monomotor IFR possui, muitas vezes, apenas simples auxílios como VOR e ADF. Um Boeing de última geração possui múltiplos instrumentos, computadores e displays dos mais variados tipos. Ao conceder ao requerente uma habilitação IFR “genérica” e “avulsa” se está averbando uma qualificação que é difícil até mesmo de ser definida em seus requisitos, sem considerarmos o equipamento no qual a mesma é empregada. Exemplos práticos: Deveria ser “cobrado” conhecimento de ILS para todos os pilotos de monomotores simples com IFR na carteira? CAT-I? CAT-II? Navegação por GPS, mesmo quando a aeronave não tem esse recurso? Analogamente: Deveria continuar sendo “cobrado” conhecimento de navegação ADF para pilotos de companhias aéreas?	Sugestão não acatada. O piloto deverá deverá ser avaliada no prazo de 12 meses, independentemente, da aeronave em que esteja operando, em nome da Segurança Operacional e de acordo com legislações internacionais. O piloto deverá estar qualificado na aeronave antes de ser habilitado.

Devido aos conhecimentos e experiência operacional exigidos, acredito ser desaconselhável que a habilitação IFR de um piloto seja uma habilitação desatrelada da aeronave na qual é exercida.	

Contribuição n° 2198	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos, conforme especificado em instrução suplementar: (1) Caderneta Individual de Voo – CIV	(a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos, conforme especificado em instrução suplementar: (1) Caderneta Individual de Voo – CIV ou registro eletrônico correspondente (CIV eletrônica).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acredito ser necessário, dados os avanços tecnológicos atuais e vindouros, que seja previsto no regulamento vindouro a utilização de CIVs eletrônicas, que seriam preenchidas e conferidas eletronicamente e enviadas à ANAC pela internet, utilizando-se de sistemas de criptografia e "assinaturas eletrônicas" que garantiriam sua autenticidade. Estes procedimentos exclusivamente "virtuais" já são realizados por diversos órgãos, como por exemplo, as declarações de imposto de renda da Receita Federa. A ANAC deve antever na legislação sua possível utilização.	Sugestão não acatada. A ideia é criar uma CIV eletrônica.

Contribuição n° 2199	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. (restante retirado)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dados os diferentes “abatimentos IFR” que podem ser gerados pelas horas realizadas em diferentes simuladores e dispositivos de treinamento, creio não ser a melhor opção permitir que sejam somados na mesma coluna das CIVs. Exemplo prático: Um piloto realiza treinamento IFR em um dispositivo de treinamento muito simples, homologado como PC-ATD. Neste caso, 25 horas de instrução abateriam atualmente apenas 10 horas de vôo IFR real. Ao se permitir que as 25 horas sejam lançadas integralmente na coluna “vôo IFR” o piloto poderia ter, por exemplo, 50 horas de vôo por instrumentos lançados em CIV, que “valeriam, na realidade” como 27,3 - se parte delas foi realizada em simulador PC-ATD, parte realizada em simulador FFS e parte em vôo em aeronave homologada IFR.	Sugestão não acatada. As horas realizadas em dispositivo de treinamento serão declaradas, como tal, na CIV o que torna visível todas as horas realizadas: simuladas ou não.

Contribuição n° 2200	
Colaborador: Laercio Gomes laercio.neno@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Londrina (Diretor Aerodesporto)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;	(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto privado na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É fato que a aviação nacional está em franca expansão e, consequentemente, existe uma enorme demanda por pilotos, principalmente por pilotos comerciais. Assim sendo, até mesmo a retenção de pilotos instrutores dentro de uma entidade de ensino(Aeroclubes ou similares) tem sido um grande desafio. Diante de tais fatos a exigência de licença Piloto Comercial para lançamento de paraquedistas tornará a atividade muito onerosa e, principalmente, nos menores centros, inviável. Analisando por outro prisma, a maioria dos pilotos lançadores possuem licença de piloto privado e voam por amor aviação, sem visar lucro. Além de que, excelentes pilotos, muitas vezes menos favorecidos financeiramente, encontram na atividade paraquedismo a oportunidade de galgar os degraus necessários para ascensão na carreira e realização de um sonho. Sobretudo, pode-se dizer desnecessário incluir tal exigência, vez que o lançamento de paraquedistas, cumprido todas outras exigências, é ato específico de menor complexidade, e pode ser creditado ao piloto privado. Isto é empírico e as estatísticas não acenam contrário. Concluindo, a manutenção da exigência atual é ato essencial para evolução e crescimento da Aviação e do	Sugestão não acatada. Pressupõe-se que a atividade de lançamento de paraquedista é remunerado o que contraria as prerrogativas do piloto privado.

Paraquedismo Brasileiro.	

Contribuição n° 2201	
Colaborador: Vivian Valentini Bragante vivianbragante@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
RBHA105 / RBHA 61	Defendo a permanência dos PP nos lançamentos de paraquedistas
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Isso representa um retrocesso no esporte, sendo que muitas áreas serão extintas sem uma razão coerente. O governo deveria apoiar o esporte, considerando que o mesmo deve ser sustentável – tanto para paraquedistas como para as pilotos, escolas e empresas ligadas ao esporte. Não acredito que o piloto lançador sendo PP represente algum risco de segurança para os paraquedistas ou para outros pilotos que possam estar passando pela área de lançamento.	Sugestão não acatada. Pressupõe-se que a atividade de lançamento de paraquedista é remunerado o que contraria as prerrogativas do piloto privado.

Contribuição n° 2202	
Colaborador: Paulo Dias [cmtpaulodias@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Todo o texto proposto para o RBAC 61.	Todo o texto do FAR 61 referente ao RBAC 61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Após o preenchimento mais de 70 formulários chego à conclusão que será necessária uma reformulação geral da proposta apresentada por esta agencia. Sugiro que se “copie” o FAR 61 pelos seguintes motivos; 1- Atender a proposta inicial desta agencia conforme justificativa “para que se atenda às normas e orientações nacionais e internacionais relacionadas à aviação civil” 2- Por ter o USA a maior frota mundial com maior conhecimento de causa em estudos e estatísticas nos seguintes pontos: acidentes, incidentes, formação de pessoal, desenvolvimento de aeronaves, centros de treinamentos, etc. 3- A maioria das aeronaves que entram no Brasil vem dos USA, muitas operam aqui com matricula americana até que seja feita uma V.T.I. Este fato faz que tenhamos que convalidar nossas habilitações. Muitos vôos saem do Brasil com destino USA. Assim sendo se o nosso regulamento for baseado no Norte Americano padronizaria as operações aumentando a segurança de voo. A razão da reformulação dos regulamentos pela ANAC nos remete aos motivos da criação da mesma. Durante anos os pilotos da aviação civil brasileira reivindicaram que esta fosse gerida por civis e não militares. Agora que conquistamos este velho anseio de nossa categoria seria um retrocesso ter uma legislação a qual não	Sugestão não acatada.

atenda nossas necessidades e principalmente nossas sugestões. Penso que após esta agencia analisar todas as contribuições e reformular a minuta esta deve novamente ir à consulta pública tendo em vista a estrema importância e abrangência do assunto.	

Contribuição n° 2203	
Colaborador: thiago Luis vieira de Araujo [thiagoluisbr2004@yahoo.com.br]	**Instituição:** fumec- ciências aeronáuticas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Quantidade de horas de voo para se tornar INVA.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Pedido de adiamento para avaliação da classe.	Não há texto sugerido.

Contribuição n° 2204	
Colaborador: FRANCISCO LEITE DE CARVALHO paulistapqd@terra.com.br	**Instituição:** FEDERAÇÃO PAULISTA DE PARAQUEDISMO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
RBAC 61 – Homologação de habilitação para piloto LPQD.	RBAC 61 - Homologação de habilitação para piloto LPQD, na qual há a necessidade da continuidade de mantermos também pilotos categoria PP.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
RBAC 61 – Este atendimento vem desde a fundação do PARAQUEDISMO DESPORTIVO CIVIL, por ser um esporte amador. Atendimento este às pequenas Áreas de saltos do interior de São Paulo, que jamais poderão manter uma aeronave de médio porte, pilotado por categoria PC	Sugestão não acatada. Pressupõe-se que a atividade de lançamento de paraquedista é remunerado o que contraria as prerrogativas do piloto privado.

Contribuição n° 2205	
Colaborador: Nelson Riet [nelson_riet@yahoo.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
experiência prévia de 200 horas de comando	CONSULTA PUBLICA RBHA 61 Como forma colaborativa à consulta publica que concerne a modificações do RBHA 61, A FEDERAÇÃO DOS AEROCLUBES DO RS, atenta a situações que possam gerar agravamento as já difíceis condições de trazer a Aviação Brasileira a formação de seus profissionais de vôo, detectou um item que vai gerar enormes dificuldades as escolas como também um total desinteresse de candidatos se decidirem para a sua formação de Instrutor de vôo. O item identificado, diz respeito a necessidade de o candidato a cursar o INVA, dever possuir no ato da inscrição ao curso, um mínimo de 200 horas em comando. Segundo cálculos preliminares, porem bem fundamentados, isso criaria um custo adicional em torno de R$ 40.000.00 ao candidato, para chegar a situação de “candidato ao curso de INVA”. Esta situação vai gerar um total desinteresse dos candidatos, que com certeza aplicarão estes recursos em outras modalidades que poderão lhe trazer um retorno mais rápido e abrangente, como um curso multimotor ou Jet trainer (os dois juntos tem a metade do valor citado) deixando totalmente de lado a possibilidade de realizar um curso de instrutor, agravando de forma seriamente preocupante, a já escassa oferta deste profissional. Até porque, ser instrutor é um meio de chegar a algo e não propriamente uma atividade reconhecida pela legislação trabalhista. È uma forma do candidato acrescentar experiência e horas de vôo a seu currículo, mas como as empresas aéreas estão diminuindo

	consideravelmente a experiência mínima para admissão de candidatos a co-piloto, ninguém mais vai dispender destes R$ 40.000.00 para formar-se instrutor e posteriormente ministrar instrução em aeroclubes por poucos reais a hora de vôo. Com certeza vão priorizar a inclusão de seus curriculums em uma empresa aérea onde com poucas horas de vôo, poderá assumir a função de co-piloto. Reconhecemos que é uma situação muito séria a inexperiência dos atuais instrutores, Concordamos que eles devem ter um incremento em experiência e conhecimentos, pois sua missão engloba uma enorme diversidade de situações que jogarão seus alunos, futuros pilotos, no mundo da aviação, cada vez mais complexa tecnicamente. Porem, devemos ficar atentos ao equilíbrio do sistema, evitando que decisões, embora bem intencionadas, possam gerar enormes dificuldades em outra ponta do sistema. A alegação da decisão da exigência de no mínimo 200 horas em comando para candidatar-se ao curso de INVA , baseia-se no fato de que acidentes ocorrem na instrução de vôo. Realmente eles ocorrem, mas não da forma alarmante como se preconiza, se avaliarmos as estatísticas existentes. Mas considerando os acidentes que aconteceram especificamente em instrução de vôo, observamos que a maioria aconteceu em função do despreparo do instrutor para tomar decisões acertadas em situações de crise e em emergências reais. Sabemos por experiência, que em situações de crise, as decisões e reações se automatizam e o raciocínio se estreita e as atitudes se direcionam para aquilo que treinamos exaustivamente . Analisando o curriculum padrão do curso de INVA, observamos que nada se direciona para o treinamento especifico de situações

	de emergência visando o instrutor. Simplesmente, se preconiza o ensinamento técnico das manobras a serem no futuro ensinadas aos alunos. Sendo assim, observa-se que estes instrutores estão se formando com pouco preparo para enfrentar emergências reais, sabemos tambem, que acrescentar mais 100 horas de vôo em comando, não vai lhe trazer este preparo efetivamente. SUGERIMOS O SEGUINTE DE IMEDIATO: 1) Um mínimo de 200 horas de vôo para candidatar-se ao curso de INVA. 2) Um mínimo de 100 horas de vôo em comando. 3) Acrescentar 5 horas de vôo no curso de INVA especificamente em treinamento de emergências direcionadas ao instrutor. Estas medidas incorporarão um melhor nível de segurança na instrução aérea, que não afetarão o interesse na procura pelo curso de INVA. Porém, ainda São soluções paliativas. A MÉDIO PRAZO (5 A 10 ANOS) Um estudo mais aprofundado nas modificações a serem implementadas nos curriculums dos cursos formadores de instrutores, para buscar uma melhor qualificação destes profissionais, mas sempre observando o delicado equilíbrio que rege o sistema, evitando assim que a teórica suposição de solução buscada por uma medida adotada, venha a acarretar insolúveis problemas práticos em outra ponta do sistema. Uma situação que achamos que deve ser revista com muita atenção pelos órgãos regimentais da aviação, é o

	aproveitamento de aviadores em fim de carreira, mas com um enorme potencial em experiência e conhecimentos, serem os instrutores de vôo. Pois nada melhor do que a experiência acumulada durante anos, ser disponibilizada ao sistema para efetivamente buscar a tão almejada qualificação do ensino aeronáutico. Na realidade o que temos hoje, é a inexperiência buscando experiência, ensinando quem nada sabe, uma formula latentemente explosiva. Porem, é obvio que profundas alterações devem ser buscadas para atrair estes aviadores experientes, pois com certeza não se sujeitarão a ministrar a cansativa tarefa de ensinar a voar por R$ 25.00 a hora de vôo, patamar maximo suportável pelas atuais escolas, para poderem manter o valor da hora de vôo em níveis adequadamente baixos para os alunos pilotos. A FEDERAÇÃO DOS AEROCLUBES DO RIO GRANDE DO SUL , entidade representativa de 38 Escolas de Aviação Civil, dentre as mais conceituadas do Brasil, membros extremos e primários do processo de ensino aviatório Brasileiro, coloca-se a disposição para sentar à mesa e colaborar nos estudos a serem desenvolvidos, buscando o refinamento necessário para com serenidade e segurança, encarar os desafios do futuro da Aviação Brasileira.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. A bem da Segurança Operacional, somente o curso de INVA não é suficiente para que o piloto esteja preparado para ser um instrutor.

Contribuição n° 2206	
Colaborador: Elizeu Alves de Araújo elizeu.mg@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
Criar Subparte U – HABILITAÇÃO DE PILOTO DE COMBATE A INCÊNDIOS FLORESTAIS.	SUBPARTE N – HABILITAÇÃO DE PILOTO DE COMBATE A INCÊNDIOS FLORESTAIS 61.331 Aplicabilidade 61.333 Concessão de habilitação de piloto de combate a incêndios florestais 61.335 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto agrícola SUBPARTE N HABILITAÇÃO DE PILOTO DE COMBATE A INCÊNDIOS FLORESTAIS 61.331 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão e revalidação da habilitação de combate a incêndios florestais, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação. 61.333 Concessão de habilitação de combate a incêndios florestais (a) O postulante a uma habilitação de piloto de combate a incêndios floretais deve cumprir o seguinte: (1) aptidão psicofísica: ser titular de CCF de 1ª classe, válido; (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de combate a incêndios florestais, avião ou helicóptero,

	aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave correspondente à licença na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) Histórico e características dos incêndios florestais no Brasil; (B) As aeronaves de combate aos incêndios florestais (Limitações, procedimentos normais e de emergência, desempenho, peso e balanceamento, suplementos e demais informações operacionais do fabricante da aeronave) (C) Legislação Federal pertinente aos incêndios florestais; (D) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e de aviação de combate a incêndios florestais; (E) planejamento das operações combate a incêndios florestais (Pessoal, material, combustível, pontos de abastecimento de água, distribuição das equipes de combate terrestre, etc); (F) aplicação de produtos por via aérea (retardantes e outros) (G) cuidados, riscos e providências relativas à manipulação de produtos químicos tóxicos; (H) colisão com obstáculos (fios, árvores, etc) aplicada ao voo de combate a incêndios floretais; (I) equipamentos de aviação de combate a incêndios florestais; (J) Técnicas de combate aéreo aos incêndios floretais; (K) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes (desorientação, perda de controle em vôo a baixa altura, perda da visibilidade, estresse, cansaço físico e mental, outros); (L) regulamentos de tráfego aéreo; (M) coordenação de cabine e com o pessoal envolvido no combate terrestre aos incêndios florestais; (N) A teoria dos incêndios floretais: - combustíveis vegetais

	tipo: vivos e mortos umidade tamanho volume continuidade arranjo localização - o fogo calor combustível comburente reação em cadeia - incêndios florestais causas direção de deslocamento velocidade de propagação intensidade calórica tamanho das chamas características da fumaça período crítico - fatores meteorológicos umidade relativa do ar temperatura do ar vento precipitação

	- propagação do calor convecção radiação condução - tipos de incêndio subterrãneos superfície aéreos - partes do incêndio florestal perímetro cabeça ou frente flancos esquerdo e direito dedo ilha bolsa focos secundários - formas de extinção abafamento resfriamento isolamento ou retirada de material - métodos de ataque direto indireto paralelo, intermediário, combinado ou misto aéreo

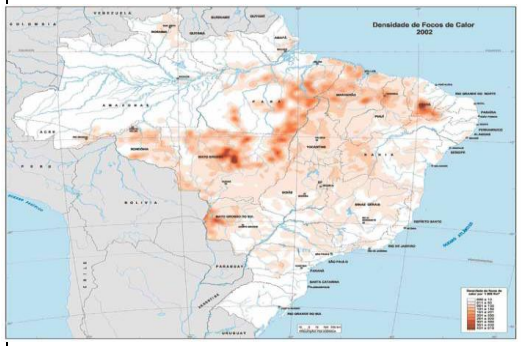
	- rescaldo após a extinção dos incêndios florestais - vigilância após a extinção dos incêndios florestais - investigação criminal nos incêndios florestais - perícia dos incêndios florestais (O) Rotas de fuga para o pessoal empregado no terreno e o apo las aeronaves em caso de emergência (P) veículos terrestres e equipamentos de combate e de apoio (Q) estratégia de combate (fluxograma) (R) o emprego do avião (S) emprego do helicóptero (T) O sistema de comunicação no combate aos incêndios florestais; (U) recursos humanos empregados requisitos básicos alimentação hidratação funções

	(v) equipamentos de proteção individual – EPI (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de combate a incêndios florestais referente à categoria de aeronave requerida; (3) instrução: ter concluído, com aproveitamento, um curso prático de combate a incêndios florestais, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave correspondente à licença na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (i) aproximações da área de operação; (ii) acelerações e desacelerações; (iii) deslocamentos com aeronave carregada; (iv) montagem/verificação de funcionamento do dispositivo de combate a incêndio na aeronave, procedimento de abastecimento de água, passagens com alijamento de água no eixo, altura e velocidades estabelecidas; (v) curvas; Data da emissão: xx de yyyyy de zzzz RBAC nº 61 Emenda n° 00 Origem: SSO (vi) procedimentos operacionais. (4) experiência mínima: 1.000 (mil) horas de voo totais exclusivamente na categoria avião ou helicóptero, das quais, no mínimo, 800 (oitocentas) horas de voo deverão ter sido realizadas na função de piloto em comando; (5) perícia: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras especificadas no

	parágrafo relativo à instrução de voo pertinente, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto de com,bate a incêndios florestais confere ao seu titular, e para: (i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros; (ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego (iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão; (iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem; (v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e (vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra. (6) quando a aeronave utilizada no exame de perícia comportar acomodação para apenas um tripulante, este poderá ser realizado por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assista à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de combate a incêndios florestais. 61.335 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de piloto de combate a incêndios floretais (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste regulamento, bem como as prerrogativas e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, as prerrogativas do titular de uma habilitação de piloto de combate a incêndios florestais são as de atuar como piloto em comando de aeronave em execução de operações aéreas de combate a incêndios florestais. (b) Para que as prerrogativas do piloto de combate a incêndios

	florestais possam ser exercidas, o titular da habilitação de piloto de combate a incêndios florestais deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação de combate a incêndios florestais válida em conformidade com as seções 61.19, 61.23 e 61.31 deste regulamento. (c) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto de combate a incêndios florestais deixam de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.31 deste regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto de combate a incêndios florestais. (d) As prerrogativas do titular da habilitação de piloto de combate a incêndios florestais 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 piloto de combate a incêndios florestais ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de piloto de com,bate a incêndios florestais deverá realizar instrução de readaptação ao voo em operação simulada de combate a incêndios florestais com instrutor de voo devidamente qualificado e habilitado. O instrutor é responsável por declarar, na CIV do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de piloto de combate a incêndios florestais. .
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
INCÊNDIOS FLORESTAIS NO BRASIL	Sugestão não acatada. Deverá ser realizado um estudo a respeito

Incêndio Florestal: É o fogo sem controle que incide sob qualquer forma de vegetação, podendo tanto ser provocado pelo homem (intencional ou negligência quanto por uma causa natural, como os raios solares, por exemplo. A grande área queimada e o grande numero de focos de cal em exposto a fragilidade do Brasil com no trato da prevenção e combate a incêndios florestais. Diferentemente da aviação agrícola não existe no Brasil obrigatoriedade de cumprimento de requisitos mínimos para que um piloto, seja ele de helicóptero o de avião, atue na atividade de combate a incêndios florestais. Muitas das vezes este piloto não sabe nem mesmo defir incêndio florestal, ou como ele ocorre e passa a atuar no combate ao mesmo trazendo refletindo r pouca eficácia do seu emprego e perigo para as pessoas envolvidas na missão, até msmo com risco d vida. O que propomos é uma regulamentação para o emprego d piloto de combate aos incêndios florestais.	do assunto psteriormente.

MAPA 01 – DESIDADE DE QUEIMADAS-FOCOS DE CALOR – Bra 2002  Fonte: IBGE-2008	

Contribuição n° 2207	
Colaborador: Thiago Luis Vieira de Araujo thiagoluisbr2004@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC nº 61)	O candidato deverá ter a idade minima de 21 anos e falar fluentemente a língua do país (Português no nosso caso). A empresa aérea arca com todas as dispesas da formação (cursos e provas teóricas, curso prático poderá ser feito dentro da empresa ou então a empresa arca com as dispesas da formação prática e vôos de check). Ao formar, a pessoa deverá “fidelizar-se” a esta empresa aérea, ou seja, obrigatoriamente trabalhar durante o tempo mínimo de 3 à 5 anos exercendo as funções de co-piloto ou comandante. Recebendo o salário atribuido a tal cargo, e sendo descontado do ordenado parcelas fixas (20 à 30% por exemplo) até que os custos gastos com a formação sejam “repostos” pelo formando. No final das contas, tanto quem pretende ser piloto quanto as empresas aéreas serão beneficiados. Conclusão: Haverá sempre pilotos em formação (interesse não irá faltar), e a formação será muito mais rápida do que da forma atual. "
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada: não há justificativa e não foi possível identificar o tipo de licença ou habilitação o colaborador sugere a mudança do texto.

Contribuição n° 2208	
Colaborador: LUCAS ARAÚJO BATISTA lucasbat@ig.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Formação de pilotos pelas próprias empresas de aviação.	Sugiro que a formação seja feita da mesma forma que é, basicamente, na empresa Emirates. Obs: Aguardo contato caso o processo abaixo não tenha sido bem explicado ou bem entendido, estarei à disposição
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O processo seria da seguinte forma: O candidato deverá ter a idade minima de 21 anos e falar fluentemente a língua do país (Português no nosso caso). A empresa aérea arca com todas as dispesas da formação (cursos e provas teóricas, curso prático poderá ser feito dentro da empresa ou então a empresa arca com as dispesas da formação prática e vôos de check). Ao formar, a pessoa deverá “fidelizar-se” a esta empresa aérea, ou seja, obrigatoriamente trabalhar durante o tempo mínimo de 3 à 5 anos exercendo as funções de co-piloto ou comandante. Recebendo o salário atribuido a tal cargo, e sendo descontado do ordenado parcelas fixas (20 à 30% por exemplo) até que os custos gastos com a formação sejam “repostos” pelo formando. No final das contas, tanto quem pretende ser piloto quanto as empresas aéreas serão beneficiados. Conclusão: Haverá sempre pilotos em formação (interesse não irá faltar), e a formação será muito mais rápida do que da forma atual.	Sugestão não analisada: não foi possível identificar o tipo de licença ou habilitação o colaborador sugere a mudança do texto.

Contribuição n° 2209	
Colaborador: AEROCLUBE DO RIO GRANDE DO SUL ensino@args.com.br	**Instituição:** AEROCLUBE DO RIO GRANDE DO SUL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	O Aeroclube do Rio Grande do Sul membro da Federação dos Aeroclubes, deste estado, entende que é muito difícil financeiramente para os novos instrutores acumularem mais 100 horas de voo em comando para obtenção da licença. Por outro lado, temos plena convicção de que a formação do instrutor de voo no Brasil deva passar por uma padronização e a inclusão no curriculum teórico de um módulo que de ênfase a emergências. Também achamos necessário elevar de 23 para 30 horas (mínimo) a parte referente ao programa do treinamento de voo do curso de INVA. O aumento do número de horas daria mais consistência ao treinamento, podendo inclusive ser dado mais ênfase ao treinamento de emergência simulada.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	O colaborador limitou-se a sugerir mudanças, sem, contudo, informar um novo texto para alteração ou inclusão.

Contribuição n° 2210	
Colaborador: Vinicius Calixto de Freitas Valle viniciusfvalle@gmail.com	**Instituição:** Hong Kong Express Airways Ltd
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Concessão da Licença MPL	Exclusão da Licença MPL
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O FAA já chegou à conclusão de que a experiência de simulador não substitui a experiência real. A tentativa de acelerar o processo através da MPL vai acarretar em insegurança e aumento de risco para os usuários do transporte aéreo.	Sugestão não acatada. Além de constar em legislações internacionais, o requerente também realizará horas em aeronaves.

Contribuição n° 2211	
Colaborador: Vincius Augusto de Britto vabritto@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Horas de vôo em aeronaves multimotoras particulares Curso de PLA em entidades homologadas / Curso homologado	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acredito que com a falta de pilotos no mercado e com o crescimento da aviação em todos os seguimentos ,a ANAC preocupada com a formação de profissionais no caso oferecendo bolsa para PP/PC , gostaria de expressar a dificuldade em realizar as horas de PC /MULTI – IFR , acho que deveria nos ajudar e deixar que fossem realizadas as horas em aeronaves multimotoras particulares por que em entidades homologadas são muito caras as horas de multi , e assim ficando quase impossível se tornar piloto no Brasil para aqueles menos privilegiados financeiramente, agradeço a atenção e gostaria que a ANAC nos ajudassem em relação a esse quesito , muito obrigado e nos ajudem !!!	O colaborador limitou-se expressar sua opinião, não sendo o documento apropriado.

Contribuição n° 2212	
Colaborador: Perseu J da Silva Machado macperseu@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
RBAC 61 - Licenças, Habilitações e Certificados Para Pilotos	Não alterar.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	O colaborador limitou-se expressar sua opinião, não sendo o documento apropriado.

Contribuição n° 2213	
Colaborador: LUIZ SERGIO FERNANDES JUNIOR diretoroperacoes@golnaweb.com.br	**Instituição:** VRG LINHAS AEREAS
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
c) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar como piloto em comando em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade, exceto quando a operação requeira copiloto e este possua menos de 60 (sessenta) anos de idade. (d) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade	(c) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar como piloto em comando em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade, exceto quando a operação requeira copiloto e este possua menos de 60 (sessenta) anos de idade. (d) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 65 (sessenta e cinco) anos de idade
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
manter a legislação como esta hoje fins evitar perda de mão de obra, uma vez que aprovado pelo CEMAL e com CCF em dia não vejo motivos para que o tripulante não possa exercer sua atividade, uma vez tomada medida mitigatória	Sugestão não acatada. O assunto já foi exauridamente discutido em reuniões internacionais.

Contribuição n° 2214	
Colaborador: Edson Olliver edsonolliver@via-rs.net	**Instituição:** Autonomo - aposentado
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Ref. RBHA 61, que vai ser 'reeditada' em termos de licença do piloto de tripulação múltipla, com exame teórico e 240/h/v com formação gerenciada por empresas aéreas. Já estava na hora. Só que a principio parece ter ficado adstrito a asas fixas. E as asas rotativas ? É necessário pensar a aviação como um todo. Ainda mais no Brasil, onde o modal é rodoviário e esta havendo grandes congestionamentos além da situação logística	Seja incluído também a habilitação de piloto de tripulação múltipla para asas rotativas, com 120 h/v. Seria interessante. E validade para no mínimo 24 meses. Outro detalhe: o girocóptero tem que ser repensado como asas rotativas não apenas esportivo. Ele evoluiu muito. É autogás, tem autonomias grandes, moto flex, se rotor trazeiro, sem perigo de estol de pás. E já temos modelos com VTOL como o Lfino gyroplane e o AS18A. Na Europa o giro esta diminuindo o 'roll' de 30 m para 15 m. Um país de grande extensão territorial tem que repensar bem asas rotativas ainda mais onde não temos trens. O ponto pivô é a logística e locais de difícil acessos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Aasas rotativas privadas e comerciais estão entrando na pauta geral das grandes nações, como Canadá, Austrália, Rússia, China, inclusive Índia, na África, além dos EUA quem puxa tudo. O Brasil esta com frota crescente em SP e Rio, tem uma montadora em MG (Helibrás) mas precisa se abrir e trazer mais fábricas e induzir helicópteros, passageiros e cargas, não só off shore, e girocópteros idem, bem como começar a se preocupar com planos diretores para prédios terem infraestruturas pré-prepradas para helipontos. E tudo começa pela licença, formação e custos da hora-vôo e abertura de mercado. Passa por aí, é o 'ponto pivô', na visão do chamado pensamento bivergente, que tenta unir a visão convergente por medidas com o divergentes por questões de monopólios e mercados e interesses de grupos.	Sugestão não acatada. A licença de piloto de tripulação múltipla somente será expedida para pilotos de asa fixa.

Asas rotativas precisam ser repensadas junto com asas fixas. Segue sugestão.	

Contribuição n° 2215	
Colaborador: Rodrigo Martins Ferreira : r.martins.ferreira@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Facilidade para financiamento.	Não seria mais simples criar uma linha de crédito ou incentivar os bancos privados a criarem este tipo de empréstimo a juros menores ? Para evitar fraudes somente poderiam ser cedidos os empréstimos para quem tiver CHT e CCF válidos, com o valor indo direto para a escola sem passar nas mãos do aluno.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Trocar horas reais por simuladores, compromete a segurança de vôo pois não proporciona ao aluno uma base de vôo prático, mesmo que em um avião/ helicóptero mais simples. No simulador de vôo o aluno nunca se sentirá levado ao seu limite psicológico e muitos nem saberão que tem medo de voar ou como reagirão a uma situação de emergência até que ela chegue	Sugestão não analisada: o colaborador llimitou-se e emitir sua opinião, não fornecendo o item do RBAC para análise. Além disso, tais sugestões deverão constar em outro ocasião.

Contribuição n° 2216	
Colaborador: Rodrigo Chaves Tozzi rodrigotozzi-@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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;	NÃO aprovar o parágrafo em questão no presente momento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para evitar um colapso na formação de novos pilotos a Anac deverá aplicar a experiência mínima descrita no RBAC somente depois janeiro de 2015, depois da implementação de ações que garantam a formação de novos instrutores, como bolsa específica, melhora nos padrões atuais e maior fiscalização no cumprimento dos requisitos de formação.	Sugestão não acatada. A bem da Segurança Operacional as horas de um instrutor deverão ser suficientes para que um piloto possa ter uma experiência acima do que da de hoje.

Contribuição n° 2217	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
61.65 Limitações da aeornave: piloto em comando	Limitações da aeronave: ...
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada: difícil entendimento.

Contribuição n° 2218	
Colaborador: Djalma Farias farias@epa-pr.com.br	**Instituição:** EPA Training Center
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(ix) rádio-comunicação: procedimentos e fraseologia de rádio-comunicação aplicáveis às operações em condições visuais de voo e voo por instrumentos; medidas que devem ser tomadas em caso de falha de comunicações. (2) Além dos temas constantes do parágrafo (a) desta seção, o postulante a uma licença de piloto de linha aérea nas categorias avião ou aeronave de decolagem vertical deverá cumprir com os requisitos de conhecimento teórico para a habilitação de voo por instrumentos da categoria pertinente, constantes do parágrafo 61.223(c) deste regulamento. (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.	Faltou o (1), em casos de falhas de comunicação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. O número (1) está logo abaixo da letra a) (a) O postulante a uma licença de piloto de linha aérea deve: ... (61.137)

Contribuição n° 2219	
Colaborador: Mario de Souza Farias ms584841@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
Não existe definição do que seria um “piloto em comando sob supervisão”	Piloto em comando sob supervisão significa um piloto que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando, as responsabilidades e funções de piloto em comando, conforme o método de supervisão aceitável.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não consta esta definição no RBAC 01 e nem na proposta do RBAC 61. Após pesquisa na internet, segundo o LAR 61 e FAR 61 as definições seriam: Piloto no comando sob supervisão (segundo o LAR 61) significa - copiloto que desempenha, sob a supervisão do piloto no comando, as responsabilidades, e funções do piloto no comando, conforme o método de supervisão aceitável para a AAC. Segundo o FAR 61 seria: Supervised PIC time is flight time in an aircraft that applies to either a student pilot or pilot who is not rated in the aircraft flown, but is under the supervision and authorization of an authorized flight instructor to conduct the flight. Depending on the crew compliment specifications set forth in the aircraft's flight manual, the flight instructor may be onboard the aircraft in an assigned crewmember position. In those cases, the flight instructor shall act in the capacity of an assigned crew member and evaluate the person's ability to act as a pilot in command.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 2220	
Colaborador: Oscar José da Silva oskarjs@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Todos os trechos da Resolução em que consta o texto “ter concluído o ensino médio”.	Substituir esses trechos para “ter concluído, no mínimo, o ensino médio”.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Visa evitar os casos absurdos, mas frequentes, de não aceitação de comprovação de conclusão de curso de nível superior como comprovante de que o candidato concluiu o ensino médio	Sugestão acatada parcialmente. O(s) texto(s) serão revisados.

Contribuição n° 2221	
Colaborador: Braulio Gomes Domingues braulioamarelo@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Proponho a permanência do atual RBAC 61,visto que as propostas de mudanças em consulta publica tornaria inviável a formação de novos alunos e checadores.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada.

Contribuição n° 2222	
Colaborador: Reinaldo Martins rmartins1945@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Certificado de Piloto de Aeronave Leve Entende-se que este Certificado está relacionado ao parágrafo "21.190 - Emissão de certificado de aeronavegabilidade especial para aeronaves categoria leve esportiva", que prevê a emissão de um certificado de aeronavegabilidade que permita "operação de uma aeronave leve esportiva". A redação deste parágrafo está em acordo com a redação usada pelo FAA, inclusive no 14CFR Part1, (1.1) onde se define LSA e se cria "subclasses"correspondentes a : aviões, planadores, paraquedas motorizados e aeronaves de controle por deslocamento do CG (trikes por exemplo). Partindo-se da premissa de que adotaremos o requisito LSA no Brasil na sua forma original ou com pequenas modificações, pergunta-se então: Como ficam estas subclasses? Qual a habilitação requerida? A partir do início da vigência dos requisitos LSA no Brasil, vale lembrar que, ao lado do avião "tradicional" teremos o avião LSA e que ao alado do planador "tradicional", teremos o planador LSA. Qual a abordagem, cobertura e interpretação desta proposta normativa, quanto aos "ratings" para operaração dos anfíbios derivados de aviões "convencionais" e derivados	A minha sugestão é: manter provisoriamente a legislação atual até que se emita um conjunto de regulamentos como definido no item "Considerações Gerais"

do LSA? E os anfíbios baseados nas aeronaves de controle por deslocamento de CG? Ainda em adição, (embora não relacionados com o LSA) temos as “asas delta” e os “parapente” que necessitam de alguma regulamentação por mais simples que seja. Lembrando que temos hoje no Brasil as habilitações de CPD e CPR que têm resultado numa experiência extremamente positiva, pergunta-se: Vamos jogá-la fora, quando os países europeus a estão copiando (com adaptações)?	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Não há justificativa do Colaborador.

Contribuição n° 2223	
Colaborador: Reinaldo Martins rmartins1945@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Severidade de requisitos de capacidade física Embora o assunto “CCF” venha a ser provavelmente alvo do RBAC 67 futuro, e pessoalmente não tenha qualificação técnica para tratar objetivamente de requisitos médicos, gostaria de discutir dois assuntos: os prazos de validade das CCF e o elo entre cada licença/ certificado e a CCF necessária respectiva. Trago esta discussão para dentro dos comentários ao RBAC 61 fazendo analogia ao requisito americano contido no CFR 14 Part 61 (que é o documento que traz os prazos de validade dos Medical Certificates) e ao reuisito europeu (na EASA os prazos são tratados dentro da NPA de requisitos médicos). A) Prazos de Validade Reproduzamos então o texto da NPA 2008-17: MED.A.055 Validity, revalidation and renewal of medical certificates (a) Validity (1) Class 1 medical certificates shall be valid for a period of 12 months. (2) Notwithstanding to paragraph (1) the period of validity shall be reduced to 6 months for pilots who: (i) are engaged in single pilot commercial air transport operations carrying passengers and have	Remover o requisito de CCF Primeira Classe de IFR e Acrobacia. Nota: Observar outros comentários a respeito de Acrobacia em outro anexo.

reached the age of 40 (ii) have reached the age of 60. (3) Class 2 medical certificates shall be valid for a period of: (i) 60 months until the pilot reaches the age of 40. A medical certificate issued prior to reaching the age of 40 shall cease to be valid after the pilot reaches the age of 42; (ii) 24 months between the age of 40 and 50. A medical certificate issued prior to reaching the age of 50 shall cease to be valid after the pilot reaches the age of 51; and (iii) 12 months after the age of 50. (4) LPL medical certificates shall be valid: (i) until the age of 45; (ii) between the age of 45 and 60, for a period of 60 months. A LPL medical certificate issued prior to reaching the age of 60 shall cease to be valid after the pilot reaches the age of 62; and (iii) after the age of 60, for a period of 24 months. Reproduzamos também o texto do 14 CFR Part 61. Se compararmos as duas tabelas verificamos uma razoável coerência . Para o Piloto Privado o prazo de validade para mais de 60 anos é de 2 anos na legislação americana, 1 ano na EASA e 6 meses na atual legislação brasileira. Se a comparação for feita para os pilotos mais jovens, chegamos a 5 anos nos USA e Europa contra 2 anos no Brasil. Em adição, vale lembrar que, em acordo com os requisitos atualmente em vigor nos	

USA, para operação de planador e balão livre, não existe necessidade de obtenção de um “Medical Certificate”, além disso, para a categoria “Sport Pilot” pode-se usar a carteira de motorista em substituição ao “Medical Certificate”. Na legislação proposta para a Europa, abre-se a possibilidade do “Piloto de Lazer” ter seu “Medical” autorizado por um médico qualquer (não há necessidade de credenciamento). B) Requisitos médicos para Piloto de Acrobacia e para obtenção da qualificação IFR. Verificamos que pelo RBAC proposto, passam a ser exigidas CCF de Primeira Classe para Acrobacia e vôo IFR. Fez parte do trabalho do MDM 032 um estudo minucioso dos acidentes ocorridos, tendo sido todas as simplificações e modificações embasadas neste estudo. Para fins ilustrativos, reproduzimos aqui um extrato do overview relativo a acidentes provocados por causas médicas (vide NPA 2008-22): Sob o ponto de vista do FAA, não existe qualquer licença ou certificado especificamente relacionado a vôos acrobáticos, havendo apenas considerações sobre o espaço aéreo utilizado. Para o vôo IFR é requerido o “Medical” aplicável à Licença, isto é, se for um Piloto Privado exercendo o IFR será exigido Terceira categoria, se for Piloto Comercial, segunda, e assim por diante.	

Sob o ponto de vista da EASA, embora exista habilitação específica para vôo de acrobacia, o piloto que vai praticar acrobacia necessita somente do “Medical” aplicável a sua Licença em conformidade como as exigências do requisito americano. O mesmo racional do parágrafo acima sobre a categoria do “Medical” aplicável e execução de acrobacia aérea, aplica-se ao vôo IFR. Conclui-se ante ao acima exposto, que as evidencias estatísticas e as práticas internacionais, não suportam as exigências propostas pelo novo requisito brasileiro, sendo tais exigências, em minha opinião excessivamente severas. As exigências severas acima discutidas prestar-se-ão para complicar desnecessáriamente as coisas, restringir desnecessariamente e trazer mais trabalho para o órgão regulador (ANAC) sem maiores proveitos.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Os requisitos de CCF estarão harmonizados com o RBAC 67..

Contribuição n° 2224	
Colaborador: Reinaldo Martins rmartins1945@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Inicialmente, gostaria de abordar certos aspectos de caráter geral sobre a “Aviação de Pequeno Porte” e o RBAC 61 proposto. Em todo o mundo, a aviação de pequeno porte (que aliás é a célula mater de todo sistema de aviação) passa por uma crise, está em decadência. Para enfrentar esta realidade, autoridades e usuários de Países Europeus, Estados Unidos, Canadá, entre outros, tem se congregado para solucionar o problema. Na Europa o assunto foi abordado pela criação de uma Comissão denominada MDM 032 que sugeriu uma série de medidas, através de modificação da legislação existente. Para ilustrar, o caráter mundial desta crise, vide o seguinte trecho da NPA 2008 -22 o qual foi escrito com foco na Europa: “Pilots are, of course, involved not only in commercial air operations, but also in general aviation activities, in operations of highly diversified complexity on board aircraft of different sizes, performance and equipment 5 . From a questionnaire circulated in 2007 by the Agency to the national authorities, it can be estimated that in that year there were, in the EU 27 + 4 States 6 , more than 370,000 pilots, about 65% of which involved in general aviation operations. Recreational and sport aviation is in turn one of the big sources of qualified aviation staff for airlines and supporting services, serving as a stepping stone for the access to commercial aviation. Many pilots and engineers, after building the number of their hours in the air or in the hangar, subsequently move to work	Qual a sugestão? Provisóriamente manter a legislação atual pertinente as atividades aerodesportivas. Formar um “MDM 032 brasileiro”, isto é, a ANAC reunir ABRAEX, ABUL, FBVV, etc, rever a legislação pertinente (não somente o RBAC 61), conseguir um consenso equilibrado. Este consenso, deve ter como foco os seguintes pontos, os quais são listados abaixo de uma forma randômica: a) Coerência e unidade entre os diversos RBAC, b) Eliminar barreiras burocráticas, c) Evitar um regulamento que seja inibidor do crescimento da aviação em termos gerais e da de “Pequeno Porte” especificamente, d) Manter o nível de segurança, e) Prover para que o portador de cada Licença/ Habilitação tenha o conhecimento necessário, f) Criar uma sistemática desburocratizada da emissão/renovação de Licenças/Habilitações , g) Estudar a possibilidade de substituir a emissão de documentos formais por anotações na CIV, h) Levar em conta a experiência adquirida no Brasil com o assunto desde a década de 80, a definição atual de “ultraleve” (RBHA 103) e o resultado prático da aplicação do CPD e CPR, i) Levar em conta tanto a solução americana (“Sport Pilot”) e a

in the airline industry. However, general and business aviation is very diverse. According to the European Commission 7 , it encompasses activities ranging from recreational flying with non powered aircraft to complex operation of high performance business jets and specialised aerial works. This creates challenges, as policy initiatives cannot be based on the "one size fits all" approach. Furthermore, many general and business aviation stakeholders have expressed concerns related to the proportionality of regulations affecting them, while many observers have noticed, during the last decade,a constant decrease in the number of Private Pilot Licences (PPL or similar), possibly due not only to the increase in the cost of fuel and other operating costs, but also due to the administrative cost of acquiring and maintaining the said licence. 1 Maintaining, if not increasing, the safety level, in the context summarised above, is indeed the purpose of the EASA Implementing Rules (IRs) and related Acceptable Means of Compliance (AMCs) for FCL.” O MDM 032 encaminhou uma série de propostas que atingem áreas como: Licenças, Requisitos Médicos, Aeronavegabilidade, Manutenção etc. Existe todo um conjunto de modificações na legislação européia, feitas em sincronia e coerência, no sentido de simplificar e desonerar aquilo que podemos chamar de “Aviação Desportiva” ou de “Pequeno porte”.	solução européia (“Piloto de Lazer”).

A motivação desta modificação de requisitos europeus é um esforço de simplificação, e não uma necessidade referente às licenças, digamos, de “mais alta qualificação”. Obviamente como o requisito que contém as licenças mais simples é o mesmo que contem as licenças de mais alta qualificação, com a de “PLA”, por exemplo, o requisito está sendo totalmente reeditado inclusive para manter-se coerência entre suas partes. Nos USA os mesmos problemas foram ocorrendo. A primeira tentativa de solução foi a criação do Part 103, que definiu que ultraleve é um veiculo (não é aeronave) limitado em peso, velocidade mínima e máxima, quantidade de combustível, um só ocupante e que não requer licença do piloto, exame médico, prefixo, etc. O que não era ultraleve, era avião e precisava de licença do piloto, registration nunber, etc. Isto ocorreu no início da década de 80. A partir daí, legalmente só as aeronaves que se enquadravam no Part 103 podiam ser vendidas prontas, as outras deveriam ser vendidas somente como kits ou plantas para construção amadora -“homebuiding”. Neste intervalo de tempo ocorreram varias tentativas de se criar uma classe intermediaria entre os veículos Part 103 e os aviões Part 23. A segunda tentativa americana foi uma tentativa de redução de custos, (barateamento) da certificação através da criação da “Primary Category”, porém na prática esta medida não mudou a situação. Finalmente em 2004, após um trabalho de convencimento e colaboração por parte das associações representativas e o FAA,	

foi emitida a legislação conhecida como “LSA”. Esta legislação é bastante complexa, consistindo de revisões de vários itens do FAR, isto é, a legislação esta diluída dentro dos requisitos existentes e requer estudo bastante cuidadoso, pois cobre muitos assuntos como licenças, acesso a espaço aéreo, etc; colocados dentro dos vários “Part” diferentes. Apreciando-se a “Introdução” à legislação de LSA veremos o seguinte sumário: “SUMMARY: The FAA is creating a new rule for the manufacture, certification, operation, and maintenance of light-sport aircraft. Light-sport aircraft weigh less than 1,320 pounds (1,430 pounds for aircraft intended for operation on water) and are heavier and faster than ultralight vehicles and include airplanes, gliders, balloons, powered parachutes, weight-shift-control aircraft, and gyroplanes. This action is necessary to address advances in sport and recreational aviation technology, lack of appropriate regulations for existing aircraft, several petitions for rulemaking, and petitions for exemptions from existing regulations. The intended effect of this action is to provide for the manufacture of safe and economical certificated aircraft that exceed the limits currently allowed by ultralight regulation, and to allow operation of these aircraft by certificated pilots for sport and recreation, to carry a passenger, and to conduct flight training and towing in a safe manner.” Pode-se verificar que as motivações dos dois lados do Atlântico são semelhantes. A solução tem sido sempre procurada, pela comunhão de trabalho entre autoridades e as associações representativas. Quando se examina o RBAC 61 proposto, fica a impressão de uma certa semelhança com a NPA da EASA em que foi preservada a forma, mas não o espírito, isto é, adotou-se uma formatação semelhante porem adotando-se somente a parte de	

“exigências/complicações” mas não o outro lado da moeda, isto é a parte de simplificação. A segunda observação é referente a coerência: a emissão da NPA 2008-17 não se faz sozinha ou se auto restringe, ela é coerente com todo um conjunto de outras NPA’s, que estão sendo emitidas e colocadas no sistema de avaliação pública ao longo do tempo. Em meu contato pessoal com a autoridade coordenadora deste esforço, foi estimado um prazo de 2 a 3 anos para que a legislação “in totum” possa ser emitida. Quando observamos os novos RBAC já emitidos, como por exemplo, os RBAC 21, e RBAC 45, concluimos que estes regulamentos estão alinhados com o 14 CFR . Também é interessante observar que ocorreu no Rio de Janeiro, uma reunião (convocada pela ANAC) entre a ANAC, FAA e autoridades Latino Americanas na qual se procurou absorver a experiência do FAA com o conceito de “LSA”. Ante ao, até aqui exposto, coloco um questão: a qual lado do Atlântico a ANAC está se alinhando? Estariamos indo para uma “terceira via”? Comparemos o que foi feito na Europa e o que foi feito nos USA. Na Europa está sendo criada uma licença de “Piloto de Lazer” (que em espírito é muito semelhante ao CPD e CPR brasileiros) e que permite o vôo VFR em aviões de até 4 lugares e até 2000 kg considerados simples. A solução americana para a questão passa por definir inicialmente uma aeronave denominada LSA e depois todo o restante da legislação é modificado em coerência com esta definição. O LSA compreende não só aviões como planadores, paraquedas motorizados, aeronaves com controle por deslocamento do CG, etc.	

Para a operação dos LSA foi criada uma Licença de “Sport Pilot” a qual em seu estágio inicial é mais restritiva que a licença de “Piloto de Lazer” européia. É interessante observar que o “Sport Pilot” americano, pode voar um avião não LSA que atenda a definição de LSA (isto é aviões já homologados em outras categorias). Por exemplo, um piloto de LSA pode voar um Piper J -3, que não é formalmente um LSA mas que, porém, cumpre com a definição de LSA. O que temos então é um problema de caráter mundial com soluções específicas, porem sempre baseadas na simplificação e desoneração. Se observarmos o panorama brasileiro até este momento o que vemos? A obtenção de Licenças e a aprovação em exames médicos e extremamente complicada, demorada e onerosa. A renovação do certificado técnico, é uma verdadeira “via crucis”. Ao longo dos anos, vi vários jovens brasileiros sendo reprovados no exame médico inicial e obtendo depois o “Medical” do FAA. O que estes pilotos, que tiveram a carreira cortada antes do início, pensam de seu País quando vem a notícia de uma jovem americana, SEM BRAÇOS, recebendo a sua Licença e pilotando o avião com os dois pés somente ? É lógico que exemplifiquei com casos extremos, mas qual a conseqüência? É a perda de vocações, São os PLA que vão voar no estrangeiro, depois de formados aqui (isto é o cidadão brasileiro está pagando para fornecer mão de obra qualificada no estrangeiro), São as pequenas oficinas que não resistem, Aeroclubes e Escolas de Aviação que fecham, São as pessoas que quase enlouquecem nos aeroportos porque	

os pilotos de uma linha aérea “regulamentaram” (falta de pessoal habilitado), São pessoas com condição econômica, mas que preferem comprar um “ultraleve” e não um avião capaz de IFR, porque a ABUL tem se colocado como uma espécie de “parachoques” para amenizar os entraves burocráticos. Dentro desta nossa problemática existem pontos pertinentes a vários RBAC.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Não há justificativa do Colaborador.

Contribuição n° 2225	
Colaborador: : Reinaldo Martins rmartins1945@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Motoplanador Ao longo RBAC 61 proposto não foram definidos nem se fizeram referências aos requisitos para obtenção e renovação de licenças necessárias para operação de um motoplanador. O termo “motoplanador” aqui empregado, não se refere ao “self launching glider” (que é um planador equipado com um motor auxiliar e que funciona como meio de lançamento, isto é prescinde de reboque, guincho, etc.) e sim a um avião autônomo que, com o motor desligado, tem desempenho e características de vôo necessários para realizar vôos semelhantes a operação de planadores, como subir em ascendentes térmicas, etc. O “self launching glider” deve ser tratado como um planador. Como o motoplanador é algo intermediário entre o avião e o planador, considera-se ser necessária uma instrução específica para que os pilotos de planador assumam o comando de um motoplanador.	Incluir requisito onde o piloto de avião possa voar um motoplanador, e o piloto de planador receba a instrução necessária, e demonstre sua proficiência, para voar um motoplanador. O resultado da instrução e do check de proficiência devem ser anotados em sua CIV, não sendo necessária a emissão de nenhum certificado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Não há justificativa do Colaborador.

Contribuição n° 2226	
Colaborador: Reinaldo Martins rmartins1945@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Definição de privilégios de uma Licença Se observarmos a redação do FAR 61 americano, ou da proposição da NPA européia, sempre fica claro o que o detentor da licença pode fazer, por exemplo: “The privileges of the holder of a LPL are to act without remuneration as pilot in command in non commercial operations within the appropriate aircraft category engaged. “ Ou “Privileges. The privileges of the holder of a CPL are, within the appropriate aircraft category, to: (1) Exercise all the privileges of the holder of a PPL; (2) Act as pilot in command or copilot of any aircraft engaged in operations other than commercial air transportation; (3) act as pilot in command in commercial air transport of any single pilot aircraft, subject to the restrictions specified in FCL.060 and in this Subpart; (4) act as copilot in commercial air transportation. Embora as prerrogativas estejam listadas no final do texto de cada licença, elas não me parecem suficientemente destacadas. Outro comentário, que se aplica a redação do RBAC de uma maneira geral, é que o texto parece se preocupar mais com o que NÃO pode ser feito do que com o que é permitido.	Deixar claro os privilégios das Licenças e certificados, Colocá-los no início do texto, Usar uma linguagem mais “positiva”.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Não há justificativa do Colaborador.

Contribuição n° 2227	
Colaborador: Reinaldo Martins rmartins1945@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Habilitações Piloto Rebocador de Planador e Piloto de Acrobacia A) Piloto Rebocador Esta é uma área onde me parece estar havendo certo exagero em dois principais pontos: 1. A necessidade de duas Licenças (Planador e Avião) para se exercer a atividade de rebocador 2. A emissão de uma habilitação “formal” (neste contexto “formal” significa a emissão de um documento pela ANAC). Obviamente não se está negando a necessidade de que, o piloto que reboca planadores, tenha que ter conhecimentos específicos, incluindo um conhecimento básico da operação de planadores, por outro lado, questiona-se sim a necessidade de se tornar esta habilitação tão formal. Mais uma vez recorrendo a experiência americana temos: O que se observa não é negar a necessidade do conhecimento, inclusive da operação de planadores, mas ter como documento comprobatório do conhecimento e proficiência, uma anotação na CIV. A postura e posição do FAA a respeito deste assunto, coincide e é corroborada pela minha experiência pessoal como Piloto de Planador, Instrutor de Vôo a Vela, e rebocador. Requisitos como os apresentados acima eram cumpridos antes que se liberasse um piloto para efetuar reboque, com a ínica diferença de que, no passado, não se efetuava a anotação na CIV. Nunca vivenciei, nos Clubes que freqüentei, nem tenho	Alinhar o requisito de Habilitação de reboque de Planador com o 14 CFR 61.69. Reeditar o 61.273 especificando melhor os conhecimentos necessários, introduzindo a anotação na CIV e tratando em separado a questão do show aéreo.

conhecimento de que, em outros Clubes, haja havido problemas de segurança relativos ao assunto reboque, isto é problemas relacionados à proficiência como piloto rebocador. Considero ser esta uma área em que os recursos da ANAC podem ser economizados utilizando-se de uma anotação na CIV. B) Pilotos de Acrobacia Embora minha experiência pessoal com acrobacia em planadores e aviões, seja anterior ao estabelecimento da necessidade de Habilitação Específica para Acrobacia no Brasil, tenho tido contato recente com este segmento da Aviação Desportiva, ajudando, porém sem participar como piloto. A grande maioria dos acidentes no Brasil e no exterior, são relacionados a “Show Aéreo” ou então à demonstrações de “habilidade” sobre casas de parentes, namoradas, etc. Em adição gostaria de comentar que o parágrafo 61.273(a)(2)(i)(A) tem uma redação um pouco estranha. As diferenças entre a aerodinâmica em uma altura elevada e junto ao chão são pequenas. O uso do termo “baixa altura” pode inferir a alguém que está sendo treinado para manobras a “baixa altura”. O Vôo de Acrobacia deve ser realizado a uma altura SEGURA. A “altura segura” está definida como o “floor” do “box acrobático” para cada categoria prevista pela CIVA. O piloto deverá ser treinado por um instrutor qualificado e o “clearence” para acrobacia e o respectivo “floor” anotados na CIV. Em adição, eu diria que o parágrafo 61.273 mistura, o que é “vôo acrobático normal”e o que é “show aéreo” , não diferenciando bem as duas categorias de operação, que devem requerer um tratamento em separado.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Não há justificativa do Colaborador.

Contribuição n° 2228	
Colaborador:	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	s mudanças devem refletir a realidade e também as possibilidades da aviação brasileira. Não adianta nada criar leis ultra-realistas e depois dar margem à contravenção por não ser possível obedecer a essas leis em função dos meios disponiveis e realidade.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2229	
Colaborador: nelson hillcoat riet correa Nelson_riet@yahoo.com	**Instituição:** Aeroclube de Bagé
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Alteração do RBAC 61- Necessidade de 200 horas de comando para requerer o INVA	o mesmo, entretanto com data de início
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É por todos reconhecido que a experiência se consegue com horas de voo. Entretanto gostaria de tecer alguns comentários: 1- Que tipo de hora de voo. Um bom programa de horas de voo para a específica função de instrutor poderá , eventualmente, ser melhor do que apenas 200 horas de comando. Estamos no meio de uma crise na Aviação Brasileira. Não apenas na falta de mão de obra mas também refletida na Regulamentação da Profissão do Aeronauta . As empresas aéreas estão com um programa de expansão bastante ousado para os próximos anos. Estão admitindo pilotos com cada vez menos experiência . Com isto qualquer piloto com um pouco mais de 200 horas já é contratado, fazendo com que os instrutores , que buscam este cargo apenas para acumular hora de voo, fiquem muito pouco tempo como instrutor. Ora qualquer programa de incentivo não vai surtir efeito. O que eu gostaria de sugerir é que a exigência de 200 horas como comandante fosse aplicada apenas após as empresas terminarem esta fase de desenvolvimento. Até lá um programa voo e teoria mais desenvolvido , específico para o preparo de instrutores, poderá suprir o hiato por algum tempo. Obrigado pela oportunidade. Riet	Sugestão não compreendida.

Contribuição n° 2230	
Colaborador: Marco Aurélio Silvestre marcoaureliosil@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
É um absurdo o que estão querendo fazer com nossos direitos, queremos trabalhar para sustentar nossas famílias que dependem de nós	Não queremos nenhum estrangeiro tomando nossos lugares que sempre sonhamos em nosso território, precisamos evitar essa mudança nas leis para formação de pilotos, não haverá nenhum chegadores nesse PAÍS!
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É muito bom saber que os responsáveis pela esta mudança esteja feliz pois seus filhos não passam fome e não reclamam de nada! A FORMACAO DE UM PILOTO DE LINHA AEREA É MUITO CARO E QUEREM ENCARESSEM MUITO MAIS!	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2231	
Colaborador: Marcos Coelho Reindel : mcreindel@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo;	Melhorar a RBHA 61. Valorizar os pilotos brasileiros, melhorando as condições de trabalho e facilitando para que possam manter as suas habilitações em dia. Dar apoio as escolas e aeroclubes para que possam formar novos pilotos e capacitá-los conforme a exigência do mercado atual, e não importar pilotos estrangeiros.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
No inicio achei que a ANAC teria capacidade de ajudar o crescimento da aviação no nosso país, mas se tornou apenas mais um órgão do governo que não serve para facilitar e sim para complicar cada vez mais os profissionais que lutam para exercer as suas funções. Não é possível que os responsáveis por leis relacionadas a aviação na sejam capazes de ver o grande absurdo que estão cometendo. Na minha região pra se fazer um vôo de recheque, temos que montar todo o processo com pelo menos 3 meses antecedentes ao mês de vencimento da CHT e contar com a sorte pra conseguir fazer o vôo. Se estas mudanças propostas forem aceitas, seremos obrigados a fazer vôos clandestinos por falta de checadores.	Sugestão acatada parcialmente. Será publicada uma IS para tratar do assunto Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2232	
Colaborador: José Teixeira Rosa zeh_jtr@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Já esta difícil de se formar piloto, e ao invés de ajudar, incentivar a ANAC vem colocando barreiras, e ainda por cima vem querendo contratar pilotos estrangeiros. Não seria mais fácil eles nos apoiarem e nos incentivar?	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2233	
Colaborador: Fernando Viegas fernando-viegas@hotmail.com	**Instituição:** Estudante de Ciências Aeronáuticas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Fico muito triste com a desvalorização do profissional no mercado, não acredito que para o beneficio de algumas grandes empresas vocês vão prostituir o mercado brasileiro. Caso a RBHA 61 for aprovada irão dificultar ainda mais a formação de profissionais e desmotivar a procura pela área. Também não entendo o motivo no qual estão querendo abrir espaço para pessoas estrangeiras atuarem no Brasil por mais de 6 meses. Por exemplo, onde estudo (FUMEC) no mínimo entra 100 estudantes por semestre, portanto não acredito na possibilidade de não existir pilotos para a demanda do mercado, pois citei só um exemplo em muitos no Brasil. Ao invés de dificultarem as coisas para o mercado nacional, porque não procurar facilitar com incentivos, melhoria de estrutura, bolsas e etc. Se acham necessário mais pessoas para dar suporte à procura, a preocupação deveria melhorar as condições de formação de um piloto e não colocar pedras no caminho. Vale lembrar ainda que ao abrir o mercado para o exterior vocês irão agir diretamente no retorno financeiro do piloto desmotivando a formação de novos pilotos. Saliento ainda que se um profissional sai de seu país de origem para voar aqui no Brasil (Ex: EUA/Brasil), alguma coisa ele não está encontrando por lá, ou	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

melhor dizendo ele é um profissional tão incompetente que teve que ir para um pais menos desenvolvido para atuar em sua área de formação. Antes de qualquer alteração acredito que seria importante ter a opinião de todas as escolas de Ciências Aeronáuticas, Aeroclubes e outros para uma melhor equalização	

Contribuição n° 2234	
Colaborador: Kaio Flávio Puertas kaioaero@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Não concordo com as possíveis novas atribuições do RBHA 61. Principalmente em relação as exigências relativos aos examinadores..	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não há embasamento técnico de que um examinador de perícia necessite desse volume absurdo de horas voadas para conduzir um exame de perícia, visto que ele não ensinará o candidato a piloto a voar, e sim apenas analisará se ele se encontra apto ou não. Esse critério irá apenas diminuir sobremaneira o já pequeno número de checadores e assim por consequência prejudicar de forma expressiva a formação de pilotos em nosso país.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2235	
Colaborador: Mario Bento Castanheira Lima mbmt@ig.com.br	**Instituição:** Omni Taxi Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
	Em relação a experiência de 50 horas de vôo em comando IFR real para qualificação de instrutor no tipo procede com acompanhamento de instrutor já qualificado. Esta experiência pode ser cumprida em Simulador homologado
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Complexidade do vôo de asa rotativa em condições instrumento real requer experiência mínima adquirida acompanhada de instrutor já qualificado, para realização de avaliação final. A exemplo da diversidade das especificações operativas para emprego do helicóptero a declaração de experiência concluída pode ser atestada pelo instrutor autorizado pela ANAC no Manual Geral de Operações da Empresa. O custo pode ser minimizado se não em simulador, em operação real com instrutor homologado. Este procedimento já acontece o que não se compara com a tentativa de se homologar instrução básica em equipamentos sem estabilização requerida e sem equipamento mínimo requerido pela legislação vigente, para o vôo real em condições instrumento real.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2236	
Colaborador: Avelino da Silva Machado Neto :aikineto@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	Incentivos...a formação de pilotos,a vinda de estrangeiros,vai tornar a AVIAÇÃO BRASILEIRA,UM VERDADEIRO CAOS..ao invés de agilizarem,querem complicar e seguir pelo lado mais difícil.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É um absurdo,a aviação brasileira com a falta de pilotos, a ANAC importar pilotos..isso não resolver o problema,pelo contrário poderá piorar. Deve se investir aqui, dar incentivo,facilitar e não complicar mais,os pilotos brasileiros são quisto como top na aviação mundial. Isso é um desrespeito COM TODOS NÓS PILOTOS , e com aqueles que estão estudando e muito para se formar piloto....	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2237	
Colaborador: José Roberto Machado Oliveira jrmo@emee.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	Manutenção da RBHA - 61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Criação de novos gargalos dos já existentes na Aviação Civil.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2238	
Colaborador: Mario Bento Castanheira Lima mbmt@ig.com.br	**Instituição:** Omni Taxi Aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
	Em relação a experiência de 50 horas de vôo em comando IFR real para qualificação de instrutor no tipo procede com acompanhamento de instrutor já qualificado. Esta experiência pode ser cumprida em Simulador homologado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Complexidade do vôo de asa rotativa em condições instrumento real requer experiência mínima adquirida acompanhada de instrutor já qualificado, para realização de avaliação final. A exemplo da diversidade das especificações operativas para emprego do helicóptero a declaração de experiência concluída pode ser atestada pelo instrutor autorizado pela ANAC no Manual Geral de Operações da Empresa. O custo pode ser minimizado se não em simulador, em operação real com instrutor homologado. Este procedimento já acontece o que não se compara com a tentativa de se homologar instrução básica em equipamentos sem estabilização requerida e sem equipamento mínimo requerido pela legislação vigente, para o vôo real em condições instrumento real.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2239	
Colaborador: Francisco W. de Oliveira Jr fwoj@uol.com.br [fwoj@uol.com.br]	**Instituição:** Cmte. Oliveira A-330 TAM
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	Boa tarde. Sou piloto da TAM linhas aéreas, venho através desta propor uma idéia para a formação de pilotos no Brasil. Minha proposta é de uma grande parceria entre o Governo Federal, Aeroclubes e Empresas Aéreas para a formação desses aviadores, sem a necessidade de contratar pilotos estrangeiros. A proposta: O Governo Federal, através do BNDS, abriria uma bolsa nos Aeroclubes Brasileiros para a formação de novos pilotos (até o nível de piloto comercial), Os Aeroclubes ficariam encarregados pela formação teórica e/ou prática desses candidatos (abrindo inclusive espaço para alguma instituição de Ensino Superior entrar nesse processo) e as Empresas Aéreas ficariam encarregadas da contratação imediata desses pilotos. O aviador formado por esse processo, depois de ter sido contratado por uma Empresa Aérea ficaria obrigado a devolver (mensalidade descontada diretamente em seu contra- cheque) o valor que foi gasto na sua formação. Haverá algumas variáveis que com toda certeza serão fáceis de serem resolvidas, tais como: - O candidato já possui recursos para sua formação. O piloto usaria apenas o benefício da contratação garantida.

	- Impedimento de desconto em folha de pagamento. Pode-se usar um contrato financeiro (nos moldes dos empréstimos bancários). - O piloto se formar e não exercer a profissão./ Poderia haver algum tipo de garantia para o pagamento da bolsa Federal. / - entre outras. Essa é apenas uma proposta para preservar o emprego e as condições de trabalho do piloto brasileiro. Esse processo traria um grande benefício ao País, colocaria no mercado brasileiro, centenas e/ou milhares de pilotos com um grande potencial de arrecadação de impostos (Imposto de Renda).Estaríamos assim incentivando o próprio brasileiro na sua conquista pessoal, favorecendo suas famílias e o Orgulho Nacional. Se houver vontade política poderíamos formar esses aviadores em um breve período, entre 1 à 2anos. Caros colegas da aviação, essa é apenas uma idéia, sugiro que nos mobilizemos para evitar que a Pl 6716/09 seja aprovada. Esse projeto (se aprovado) traria um grande malefício para a classe aviatória brasileira , com achatamento salarial e desempregos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2240	
Colaborador: VANDERLEI HENRIQUE PEREIRA DIRETORIA@LEDWARE.COM.BR	**Instituição:** LEDWARE TECNOLOGIA EM INFORMATICA LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Um absurdo o que já ocorre hoje, estou com o meu IFR vencido e não consigo checador para efetuar o cheque, as mudanças realmente precisam ocorrer, mas não desta forma que estão propondo. Nos EUA para rechecar basta fazer um vôo com um instrutor para categoria e ponto.	O que precisa ser feito é acabar com está bagunça de cheque, o cheque tem que ocorrer se o piloto estiver inativo a algum tempo. Precisa é ser controlado todo espaço aéreo e automaticamente sua carteira estará sempre atualizada, precisando checar caso esteja inativo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para eu conseguir checar meu visual, foi preciso efetuar através do aeroclube, pois não conseguia checar em minha própria aeronave, devido não ter checador disponível. E isto foi mais ou menos 4 meses para conseguir resolver está situação do visual, sendo que ate o momento não consegui checar meu IFR.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2241	
Colaborador: Tanner Reis Silva tannercat@hotmail.com	**Instituição:** Cecapp - Centro de Capacitação Pessoal e Profissional
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Quero deixar meus protestos de indignação com a RBHA-61, que é uma vergonha para todos aqueles que ainda acreditam na inteligência e honestidade dos brasileiros, já que não facilita em nada para nós, brasileiros, que sonham em seguir carreira na aviação.	Precisamos de projetos que estimulem e facilitem o acesso à formação e manutenção de pilotos, ainda mais se levarmos em consideração a crise da aviação nacional
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Temos muitas pessoas talentosas, mas que não tem oportunidades de seguir carreira na aviação, visto que o custo é elevado. Essa proposta é um absurdo que vai dificultar ainda mais o acesso e a realização do sonho de tantos conterrâneos.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2242	
Colaborador: julio demillecamps neto [gvjulio@ig.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Mudanças na RBHA 61	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não!! para essas mudanças que so dificultam mais a minha possibilidade de concluir meu curso de piloto comercial isso faz com que nos Brasileiros sofram um reflexo muito grande para podermos alcançar os nossos sonhos. Não!! a possibilidade dos estrangeiros ganhar emprego em cima de nos, que lutamos sempre com todas as dificuldades superamos sempre. Assim não da mais!! Só fazem impossibilitar a nossa carreira tão querida. Sejam mais sensatos e patriota porque temos que dar um basta nesses estrangeiros que sempre surrupiaram as nossas Riquezas. Obrigado!	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2243	
Colaborador: Daniel Prata do Nascimento Daniel prata [pratanascimento@hotmail.com]	**Instituição:** Aerocor taxi aéreo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
voto por manter o que rege a RBHA 61 atual	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Brasil teu céu é nosso.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2244	
Colaborador: Daniel Viana da Silva danielcmte@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
SOLICITO A MANUTENÇAO DA ATUAL RBHA 61	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para manutenção da soberania nacional em relação a formação e utilização de Mao de obra Brasileira pelas companhias aéreas.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2245	
Colaborador: Humberto Mendes Molina molinapiloto@gmail.com	**Instituição:** Piloto executivo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
A proposta de mudanças na RBHA-61	A não alteração do RBHA 61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Se tiver que mudar o RBHA 61 para a formação de pilotos, recheque em equipamentos, etc que venha para ajudar. O que vocês estão querendo fazer é dificultar ainda mais o que hoje já esta difícil, criando várias dificuldades e gargalos para a formação e manutenção de pilotos, tornando praticamente inacessível o acesso profissional.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2246	
Colaborador: Elton da Silva Carvalho elton.carvalho@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Varginha
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo;	os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500horas, incluindo não menos de 150 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 50 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Com a experiência sugerida pela Anac, não teremos checadores aptos. A aviação Brasileira que já se encontra travada à muito tempo entrará numa situação ainda pior, onde, mais jovens, desistirão de seguir a tão sonhada profissão de piloto.	Sugestão acatada parcialmente. Será publicada uma IS para tratar do assunto Examinador Credenciado.

Contribuição n° 2247	
Colaborador: Tiago Canepa Sobral Tsobral@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Ao que se refere as horas e requisitos exigidos para formação de pilotos comerciais e instrutores descritos em todo documento!!! Os requisitos para formação de checadores também é absurda!!	A permanência da regulamentação atual
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
As alterações sugeridas são absurdas e sem nenhum proposito de melhoria no sistema! Totalente elaborada sem estudo e fundamentações, falta de dados e demostração de motivos para efetuar-se tais mudanças. Nenhuma projeção das consequências possíveis após as alterações sugeridas. Não há razão para tais altareções.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2248	
Colaborador: Paulo Alexandre Coelho de Almeida pacdealmeida@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Mudanças na RBHA-61	1- Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo; 2- Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo; 3- os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; 4- os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo

	como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; 5- os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; 6- os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1. Não vai haver checador no Brasil com estas exigências. Um exame irá demorar muito tempo para ser feito. 2. formação de PP, PC e PLA será seriamente comprometida, o que dará a justificativa para que importem pilotos. 3. A formação em vez de baratear, vai encarecer aburdamente! 4. A aviação brasileira e os aviadores brasileiros vão ser prejudicados com estas alterações, e a verdade é que são considerados bons pilotos no exterior com as regras atuais. Não há necessidade de alteração./ 5. Esta alteração vai travar a formação, é necessário fazer o oposto!	Sugestão acatada parcialmente. O texto poderá ser revisado

Contribuição n° 2249	
Colaborador: Gabriel Alonso Pires gabriel.alonso.pl@hotmail.com	**Instituição:** ACEMG (Aeroclube do Estado de Minas Gerais)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Horas de co-piloto valer como a metade, ou seja 50% das horas é um absurdo, já que quando esta presente na aeronave o co-piloto participa totalmente do voo, isto é, ele esta ligado totalmente com o voo. Porque deixar estrangeiros voar no nosso territorio, pilotando as nossas aeronaves? Ao inves da ANAC querer abrir essas vagas, que tal ajudar na formação de piloto, com horas e baratiando tals provas? Assim, mais pilotos se tornariam pilotos mais cedo, completando assim o que falta na demanda brasileira hoje.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Sendo assim, venho reclamar sobre a inclusão de pilotos estrangeiros no territorio brasileiros em empresas brasileiras, e tambem sobre a dificuldade que está sendo imposta sobre a ANAC para a formação de pilotos, já que o custo hoje é muito alto, e contamos pouquissimo com a ANAC. Obrigado – Gabriel Alonso Pires	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2250	
Colaborador: Eduardo Hilton Marinho Gonçalves eduhilto@kbonet.com.br	**Instituição:** ABRAEX - Associação Brasileira de Aviação Experimental - Diretor Técnico
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Criação de uma habilitação médica de terceira categoria para pilotos que voam unicamente por lazer.	A habilitação de terceira categoria só é válida para pilotos que voam sem fins comerciais, podendo voar aeronaves homologadas e experimentais.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O exame médico simplificado, facilita a habilitação do piloto, mas principalmente permite que este possa fazer seu curso teórico e prático em aeroclubes de aeronaves homologados, com aeronaves homologadas, propiciando assim, um nível mais elevado dos pilotos formados, quando comparados aos atuais CPD e CPR. Com isso, a falta de doutrina em segurança aeronáutica, como tem sido visto na aviação experimental recentemente, tende a diminuir.	Sugestão não acatada. Os CMA são divididos em Classe e não em Categoria. Porém, se o Colaborador quis dizer “Classe”, a 3ª Classe é emitida para Controladores de Voo.

Contribuição n° 2251	
Colaborador: Flávio Augusto Martinez Fernandes flaviofernandes2001@bol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Que seja mantida a minuta atual do RBHA-61.	Que seja mantida o atual texto do RBHA-61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto sugerido para alteração do RBHA-61 dificultará a formação de novos pilotos e co-pilotos, o que atualmente já é bastante difícil devido ao custo do curso de formação implicando num aumento significativo, caso essas mudanças sejam aprovadas, traduzindo-se num arrefecimento da capacidade brasileira de formação de pilotos e co-pilotos. Ademais, tal alteração certamente, caso aprovada nestes termos, incentivará que nossos postos de trabalhos sejam tomados por pilotos estrangeiros no Brasil. Há, também, de ser reavaliada a questão das horas exigidas para o checador, e sua formação, que são absurdas na minuta, o que pode implicar na necessidade, novamente, de mão-de-obra estrangeira em detrimento a nacional. Diversas são as mudanças sugeridas na atual minuta que implicarão no aumento do custo de formação dos pilotos, o que corrobora o argumento de imposição de barreiras para formação de pilotos e incentivo à abertura do mercado para pilotos estrangeiros, além do aumento exponencial da burocracia, levando em consideração que sequer temos em nosso país simuladores para treinamento e aperfeiçoamento dos pilotos em aviões fabricados no Brasil e exterior (vide: Phoenom, fabricado pela EMBRAER estando os flight safety e simuladores na Inglaterra e EUA, bem como todos os outros aviões como	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

CESSNA, BEECHCRAFT, LEARJET, entre outros). Para a padronização das normas internacionais a ANAC deveria incentivar e criar mecanismos para o aperfeiçoamento dos pilotos em nosso próprio território nacional.	

Contribuição n° 2252	
Colaborador: Pedro Loyola Miranda jzg_pedro@hotmail.com	**Instituição:** Grupo Tático Aéreo – GTA; São Luís - MA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
RBHA 61	RBHA 61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Repúdio ao aumento das exigências para concessão de carteiras e formação de instrutores. As medidas vão totalmente contra a situação atual, de estrangulamento do sistema de formação.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2253	
Colaborador: antonio jose mucarbel junior mucarbel@ig.com.br	**Instituição:** omni taxi aereo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Em 1975 deixaram os portugueses vir por 3 anos e não foram mais embora,não gringos.	proibido ingresso de estrangeiros no mercado de pilotos profissionais brasileiros.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2254	
Colaborador: FRANCISCO LEITE DE CARVALHO paulistapqd@terra.com.br	**Instituição:** FEDERAÇÃO PAULISTA DE PARAQUEDISMO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
RBAC 61 – Homologação de habilitação para piloto LPQD de Helicóptero.	RBAC 61 - Homologação de habilitação para piloto LPQD de Helicóptero, da mesma forma aplicada aos aviões.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
RBAC 61 – É a melhor forma para solucionar essa situação de piloto LPQD de avião “asa dura” para “asa rotativa”. Homologação esta que se encontra em pauta para por em prática.	Sugestão não acatada. O texto está harmonizado com o RBAC 105.

Contribuição n° 2255	
Colaborador: João Carlos Braile jbraile@embraer.com.br	**Instituição:** EMBRAER
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(b) Ao término de um programa de homologação de tipo, bem sucedido, os pilotos de ensaios em voo qualificados e habilitados no nível 3, que participaram do processo de desenvolvimento e de avaliação da aeronave fazem jus à habilitação de tipo correspondente a essa aeronave, desde que cumpram o requisito de perícia para a concessão de habilitação de tipo, conforme estabelecido no parágrafo 61.213(e) deste regulamento	Não existe na minuta o parágrafo 61.213 (e)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não há justificativa do Colaborador.

Contribuição n° 2256	
Colaborador: MARCIO ROMERO MACHADO marciormachado@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
TODOS.	NÃO ALTERAR.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É UM ABSURDO O QUE ESTÃO QUERENDO MODIFICAR.A ANAC ESTÁ INDO NA CONTRA-MÃO DO QUE É NECESSÁRIO, IMPONDO RESTRIÇÕES A FORMAÇÃO DE PILOTOS, INSTRUTORES E CHECADORES.ISSO VAI FUTURAMENTE INFLUENCIAR O MERCADO DE TRABALHO BRASILEIRO.ACREDITO QUE AS REGRAS DEVAM SER MAIS FLEXÍVEIS, PARA QUE MAIS E MAIS BRASILEIROS TENHAM ACESSO AO MERCADO DE TRABALHO NA AVIAÇÃO CIVIL BRASILEIRA	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2257	
Colaborador: larissa pinho [larissa.cwb@gmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Incentivo a Formação de Pilotos, Taxas menos abusivas por parte na ANAC, facilitação e incentivos para escolas e aeroclubes. Disseminação de uma Política de Segurança de Voo Efetiva e não punitiva. Capacitação de pessoal técnico especializado para atuar de forma coerente com a Aviação Brasileira. Capacitação de checadores.	NÃO DEIXEM ESTRANGEIROS FAZER PARTE DE NOSSAS TRIPULAÇÕES. FACILITEM A FORMAÇÃO DE PILOTOS. BOLSAS DE ESTUDOS COMPLETAS QUE AJUDEM NA FORMAÇÃO DO INICIO AO FIM DO CURSO. ISENÇÃO DE TAXAS PARA APLICAÇÃO DE PROVAS. TAXAS MENORES PARA PROVAS TEORICAS E CHEQUES. INCENTIVEM TAXI AÉREOS e EMPRESA REGIONAIS. MELHOREM NOSSA INFRAESTRUTURA AEROPORTURIA AJUDEM MELHOREM INCENTIVEM A FORMAÇÃO DE BRASILEIROS E POR FAVOR NÃO QUEREM FAVORECER OS PAISES QUE NÃO ESTÃO NEM AI PRA GENTE.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
SOMOS REFERENCIA PELA ICAO Organização de Aviação Civil Internacional E conseguimos chegar a tal ponto, principalmente pela competência de nossos militares que cuidaram da Aviação por anos, devemos respeito e muito ao antigo DAC e o CENIPA. Hoje a formação de um piloto é muita cara, e a ANAC somente aumentou taxas e está dificultando cada dia mais a Formação de Novos pilotos ao invés de incentivar. A bolsa de estudos precisa ser mais completa ajudar na formação do Inicio ao fim, os requisitos são muitos para a formação e a exigência vem da ANAC. Incentivar os Aeroclubes, Escolas de Aviação, e baixar as taxas é	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

caminho. Menos tributação, menos impostos, menos taxas, isso sim vai ter resultado.	

Contribuição n° 2258	
Colaborador: Bruno Desimon Testa da Silva bruno.dts@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube do PR
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Através desta como futuro piloto de aeronaves, repudio veementemente tais aburdas propostas que apenas tornarão ainda mais difícil o a acesso a carreira de piloto no Brasil, propostas que vão na total contramão da real necessidade dos pilotos em formação neste país. Deveríamos lutar pelo subsídio da gasolina de aviação, num país farto de petróleo como o nosso, isso sim iria baratear a hora de vôo, permitindo ao piloto em formação que possa efetuar mais horas de treino, e permitindo o acesso a população à formação.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2259	
Colaborador: José Roberto de Andrade e Paula foguetes@ig.com.br	**Instituição:** BVM Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo	(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas como instrutor de vôo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto proposto na minuta é irreal para a realidade do mercado. Pilotos com mais de 500 horas estão empregados e não teriam tempo de fazer avaliações de concessão ou revalidação. Ficaremos sem checadores, o que criará um gargalo com graves reflexos no mercado. Reduziriamos extremamente o número de checadores, dificultando tanto a formação quanto a revalidação de licenças. Há razoabilidade na experiência de 500 horas, pois é uma experiência que já capacita a avaliar.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 2260	
Colaborador: david marcos vieira Araujo davidchaos20@hotmail.com	**Instituição:** movimento Brasil teu céu é nosso
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Não a mudança do rbh 61	Não a mudança do rbh 61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O rbh61 como está já é bem difícil a gente,preencher todos os requisitos para conseguir se formar como piloto comercial,se mudar vai ficar impossível,algum piloto brasileiro chegar a cabine de um Boeing.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2261	
Colaborador: CESAR AUGUSTO TESCH cesar.tesch@gmail.com	**Instituição:** TAM LINHAS AÉREAS
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	MANUTENÇÃO DO ATUAL RBAC 61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
NÃO HAVERÃO MEIOS DE SE FORMAR NOVOS PILOTOS NO PAÍS, TORNANDO IMPOSSÍVEL A FORMAÇÃO E SEU CHECK DE COMPETÊNCIA. NÃO HAVERÃO CHECADORES SUFICIENTES COM AS QUALIFICAÇÃOES PRETENDIDAS PELA MODIFICAÇÃO DA RBAC 61.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2262	
Colaborador: Hélvio Dreon Basso helviobasso@gmail.com	**Instituição:** TAM
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Manifesto minha opinião contraria as mudanças no RBHA-61, solicitando que seja mantido o RBHA atual.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2263	
Colaborador: Celinha Juaçaba voyage@voyageturismo.tur.br	**Instituição:** Voyage Turismo Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
mudanças na RBHA-61 - O que leva a ANAC tem a ver com a Latam? Porque...estamos protegendo os "nossos" Pilotos Brasileiros. Sabemos que a solução de uma possível escassez de mão de obra de forma alguma passa pela necessidade de importar pilotos !	Manutenção da RBHA atual.!
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não é hora de abrir as portas para pilotos estrangeiros (leia-se Chilenos,Bolivianos,Argentinos...etc...)	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2264	
Colaborador: Lorena Freitas lolyfreitas@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Proposta de mudanças na RBHA-61	As mudanças a serem realizadas deveriam ter como objetivo o incentivo à Aviação Civil Brasileira, possibilitando a inserção de novos profissionais capazes de suplantar a escassez de pilotos no país, tornando-se desnecessária a atitude antipatriótica da entrada de pilotos estrangeiros no mercado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A ANAC tem como obrigação incentivar e possibilitar o crescimento da aviação civil brasileira, visando sempre o melhor para o país e seus compatriotas ao invés de procurar a solução mais fácil, propiciando a entrada de profissionais estrangeiros.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2265	
Colaborador: Bruno Mendes Bahia bmbahia@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Íntegra.	Manter a legislação atual.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A mudança na legislação não acarretará mudança significativa e palpável na segurança de voo nacional. Além disso, como efeito colateral, irá dificultar ainda mais a já sofrida formação de pilotos para tripular aeronaves de matrícula nacional. Tais mudanças não devem ser adotadas, sob pena de dificultar a evolução e o crescimento da aviação em nosso país.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2266	
Colaborador: Antonio Fernando Borges Figueiral Coelho figueiral@terra.com.br	**Instituição:** Rio Linhas Aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Exigências feitas para a qualificação(absurda), de Instrutores e Checadores 1-Prazo de experiência recente vai diminuir de 120 para 90 dias, ou seja, ninguém mais pode assumir uma aeronave como piloto em comando se nos últimos noventa dias não tiver feito 3 pousos e 3 decolagens operando os comandos da aeronave. 2- Hora de co-piloto de aeronave certificada a voar com só um piloto conta as horas como metade (50%) do tempo total de vôo 3-Outras restrições: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo (!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de	

linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos	

de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
ESTOU REALMENTE IMPRESSIONADO, COM A PESSOAS OU PESSOAS QUE CERTAMENTE MOVIDAS POR INTERESSES OUTROS, QUE NÃO A SEGURANÇA DE VÔO, E TENTAM FANTASIOSAMENTE CRIAR DIFICULDADES NA FORMAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS NOSSOS PROFISSIONAIS DE AVIAÇÃO NO NOSSO BRASIL. COMO A PRESIDENTE DA ANAC SOLANGE BEM DEVE SABER, NADA SE CRIA, TUDO SE COPIA, COPIEM QUEM TEM EXPERIÊNCIA, OS U.S.A., AFINAL O FAR JÁ FOI COPIADO ALÉM DE TODAS AS OUTRAS COISAS E SEGUNDO EU SAIBA, NESSES MEUS 44 ANOS DE AVIAÇÃO, ELES CONTINUAM VOANDO BEM E COM SEGURANÇA!! ORA DONA SOLANGE!!!!	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista. Não há texto sugerido para alteração ou inclusão.

Contribuição n° 2267	
Colaborador: Hamilton Carlos Fonseca de Castro hamilton.ntg@terra.com.br	**Instituição:** NAT – Nacional Aero Taxi
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Alteração na RBHA 61	Não alterar texto na RBHA 61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Temos mão-de-obra sobrando no Brasil, basta incentivar a formação e treinamento	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2268	
Colaborador: FABIO MARQUES fm.320@hotmail.com	**Instituição:** TAM LINHAS AEREAS
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
SOU CONTRA ESSA MUDANÇA NO RBHA61, ONDE HAVERÁ MUDANÇA NOS MÍNIMOS DE HORAS E EXPERIÊNCIA PARA CHECADORES.VIVEMOS UM MOMENTO EM QUE ALGUNS MAUS INTENCIONADOS DIZEM QUE FALTARÃO PILOTOS NO BRASIL, PARA QUE ESTRANGEIROS POSSAM VOAR AQUI, TOLHINDO O NOSSO DIREITO E AGORA A ANAC CRIA ESSAS RESTRIÇÕES QUE IRÃO DIFICULTAR AINDA MAIS A FORMAÇÀO DE MÀO DE OBRA NA AVIAÇÃO. NÃO ACHO QUE O SISTEMA ATUAL DE CHEQUES E CHECADORES SEJA RUIM! SE ESSA MUDANÇA OCORRER, COM CERTEZA TEREMOS MAIS DIFICULDADES PARA FORMARMOS PILOTOS NO BRASIL!!	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2269	
Colaborador: Carlos Geandro da Silva cgeandro@uol.com.br	**Instituição:** Trip linhas Aereas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Curso Homologado teórico para prestar exame teórico de PLA (Piloto de Linha Aérea)	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como seria possível alguém que já atua trabalhando na área, principalmente em uma empresa aérea com escalas apertadas, poder fazer um curso em uma escola de PLA, deve ser mantida as exigências atuais.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2270	
Colaborador: Sergio Eduardo Gomes edugo85@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Convalidação de licenças e habilitações estrangeiras (4) demonstrar competência para falar e compreender o idioma inglês pelo menos em nível operacional (atingir Nível 4 ou superior). Caso não demonstre, será averbada em sua licença a restrição relativa ao parágrafo 61.10(c) deste regulamento.	(4) demonstrar competência para falar e compreender o idioma inglês pelo menos em nível operacional (atingir Nível 3 ou superior). Caso não demonstre, será averbada em sua licença a restrição relativa ao parágrafo 61.10(c) deste regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O que conheço é que se você faz um curso em lingua espanhola não há necessidade de se sair com o nível 3 de inglês na habilitação.Caso o piloto vá fazer convalidação no Brasil por quê ele terá que fazer tal ato e ainda ter obrigatóriamente que tirar grau 4 é meio indefinido .	Sugestão não acatada. Para os voos internacionais é necessário atingir, no mínimo, o nível 4 para a realização dos voos intenacionais. Caso o piloto, na sua validação de licença, não atinja o nível operacional, ficará restrito a realizar voos nacionais.

Contribuição n° 2271	
Colaborador: Sergio Eduardo Gomes edugo85@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Caderneta individual de voo – CIV (e) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo.	(e) É da responsabilidade de cada piloto manter atualizada sua CIV, bem como a veracidade de seu conteúdo. EXCETO SE ESTE PILOTO ESTEJA FAZENDO O SEU CURSO EM ESCOLA OU AEROCLUBE CUJO ESCRITURAMENTO FICARÀ COM AS MESMAS ATRAVÉS DOS INSTRUTORES ENQUANTO DRURAR O CURSO NA ENTIDADE.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Quando o piloto está fazendo curso em entidades homologadas pela ANAC estas são responsáveis pela veracidade de TODAS as informações prestadas tando ao piloto quanto para a ANAC.	Sugestão não acatada. O Item 61.29 (5)(i) já esclarece a situação.61.31(c)(5)(i)

Contribuição n° 2272	
Colaborador: Sergio Eduardo Gomes edugo85@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Caderneta individual de voo – CIV (d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções.	(d) Todo titular de uma licença de piloto deve portar sua CIV atualizada quando no desempenho de suas funções. EXCETO EM VÔO LOCAL COM POUSO NO AERÓDROMO DE DECOLAGEM.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Praticidade caso o piloto esteja voando em AEROCLUBES que podem ter a CIV do piloto em seus arquivos de documentos individuais dos seus sócios.	Sugestão acatada parcialmente. O texto será revisado.

Contribuição n° 2273	
Colaborador: Bruno Trindade Bravo btbravo@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Diante das alterações vistas nas novas portarias, qualquer leigo tem condições de perceber o quanto é difícil profissionalizar-se nessa área com as regras atuais, e digo que ficará praticamente impossível com as novas regras, ao invés do governo criar subsídios e aumentar o controle, pois é uma formação de alto custo, cria-se regras para deixar os brasileiros ainda mais pra trás, e abrindo um mercado que cada dia mais cresce, deixando de gerar novas oportunidades para os brasileiros, dando oportunidades a nações tenham essa mão de obra de sobra, e como sempre nos o povo brasileiro esquecido. Peço as autoridades que revejam essas alterações, e que com certeza existem saídas que valorizem os pilotos e alunos e estimulem ainda mais esse mercado. Muito obrigado pela atenção Bruno Trindade Bravo Aluno do PPH	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2274	
Colaborador: Sergio Carmo dos Santos urub@oi.com.br	**Instituição:** GOL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Sou contra a entrada de estrangeiros para voar no país .	Manutenção do RBHA atual e sem alteração
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Segurança Nacional e Manutenção dos empregos e com salários dignos da profissão. Vão dar brecha para pegar o resto dos restos e com qualquer salário pago pelas empresas . Resumindo : mão de obra barata e desqualificada....	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2275	
Colaborador: Lucio Luiz [luciowsl@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo (!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente,incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo	(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentos) horas de voo (!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente,incluídas não menos de 100 (cem) horas como instrutor de vôo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Caros companheiros da ANAC, se não mudarem esses mínimos de horas para todos os itens, simplesmente não haverá checadores nem pilotos aptos a desempenharem seus papeis na aviação brasileira. Pois quem preencher esses requisitos irá preferir entrar numa compania aérea. E não adianta abrir as porteiras para pilotos estrangeiros pois lá fora pagam mto melhor q aki, daí ninguém virá. Não tenho nem noção de como ajudar vocês a resolver esse problema. Boa sorte	Sugestão acatada parcialmente. O texto poderá ser revisado.

Contribuição n° 2276	
Colaborador: Ruth Stedefeldt Dias ruh8000@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Exigimos que a Agência Nacional de Aviação Civil passe a funcionar convenientemente pró-aviação brasileira, criando meios facilitadores de acesso à instrução no Brasil, assim como apresentando soluções práticas e factíveis para que as necessidades do mercado sejam supridas por nossos nacionais.	Repudiamos frontalmente a proposta de mudanças na RBHA-61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
As mudanças na RBHA-61 criarão várias dificuldades e gargalos para a formação e manutenção de pilotos, tornando praticamente inacessível o acesso profissional. Um absurdo que vem na contramão de tudo o que precisamos e estamos lutando.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2277	
Colaborador: Roberto Benucci cavok@uol.com.br	**Instituição:** TAM Linhas Aéreas S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Toda a minuta.	Venho através deste propor que o existente permaneça como está.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Muito temos lutado para evitar a entrada de estrangeiros no Brasil. Sabemos que a solução para uma possível escassez de mão de obra de forma nenhuma passa pela necessidade de importar pilotos, e sim por estimular e fomentar a instrução no Brasil.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2278	
Colaborador: Christensen Ribeiro Mendes Medeiros bugagato@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
I - a Portaria DAC nº 449/DGAC, de 13 de agosto de 1993, publicada no Diário Oficial de 20 de agosto de 1993, Seção 1, página 12250; II - a Portaria DAC nº 167/DGAC, de 12 de março de 2002, publicada no Diário Oficial da União de 20 de março de 2002, Seção 1, página 11; III - a Portaria DAC nº 1204/DGAC, de 4 de setembro de 2002, publicada no Diário Oficial da União de 30 de setembro de 2002, Seção 1, página 9; e IV - a Portaria DAC nº 787/DGAC, de 28 de julho de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 12 de agosto de 2004, Seção 1, páginas 8 - 9.	Sabe-se que a solução para uma possível escassez de mão de obra de forma nenhuma passa pela necessidade de importar pilotos, e sim por estimular e fomentar a instrução no Brasil.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Por qual motivo importar se podemos incentivar e formar Pilotos em nosso PAÍS. É MAIS FACIL COMPRAR PRONTO DO QUE ARREGAÇAR AS MANGAS E TRABALHAR O NOSSO POTENCIAL???	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2279	
Colaborador: Carlos Eduardo H Gurgel eduardohgurgel@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Gostaria de resgistrar aqui a minha indignação a estas mudanças propostas no RBAC 61 pela ANAC, e gostaria de perguntar se a intenção é acabar com a formação de pilotos brasileiros, pois com estas medidas não vejo nenhum benefício ao contratante muito menos aos pilotos. Acredito que meu caso é compartilhado com muitos pilotos no Brasil onde eu moro em uma localidade desprovida de aeroclube e necessito viajar para outros estados afim de concluir as horas de vôos necessáriasa gerando um gasto maior. A ANAC antes de exigir tantas prerrogativas aos futuros pilotos, deveria olhar para os aeroclubes no Brasil, que hoje estão em situações precárias e nem atende ao mínino exigo por vois. Ao final eu lhes pergunto “Brasil um país de todos” isso procede? Ou a intenção da ANAC seria de importar pilotos estrangeiros para amenizar a falta de pilotos no mercado?	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2280	
Colaborador: Gustavo Mateus Carolino gustavomc12@hotmail.com	**Instituição:** Estudante de Aviação Civil--
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Aluno piloto' Nota: Se refere a todos os momentos em que a expressão acima esta presente na resolução.	Piloto-aluno
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A expressão 'Aluno piloto' soa mal e dá a entender que o candidato já é um piloto formado aspirando a algo. Portanto sugiro que mantenham o termo tradicional 'Piloto-aluno' durante todas às vezes, na nova redação do regulamento, em que a primeira expressão se apresente.	Sugestão não acatada. Exatamente como o Colaborador justifica, o aluno é aspirante a ser piloto. Logo, a expressão "Aluno Piloto" está correta.

Contribuição n° 2281	
Colaborador: José Carlos Pimentel Ferreira juriserv2009@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	PELA MANUTENÇÃO DA ATUAL RBHA
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Absurda a proposta de alteração para RBHA-61, ao invés de incentivar a mão de obra para os profissionais brasileiros, será dado emprego aos estrangeiros. Em nenhum outro lugar do mundo ocorre esse tipo de atitude das autoridades aeronáuticas, só no Brasil.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2282	
Colaborador: Vanio de Figueiredo Crispim vcrispim@terra.com.br	**Instituição:** ATT
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Mudanças na RBHA-61	Por favor Senhores, Mantenham o Regulamento.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Da forma como está, já é difícil a formação de pilotos civis, os pobres não conseguem ingressar nesse mercado. Os Senhores estão piorando a situação, indo no sentido contrário de outros países, inclusive mais desenvolvidos que o Brasil. Os Senhores deveriam facilitar e não dificultar (dentro das regras, é claro). Principalmente porque, depois de formados esses indivíduos contribuem muito mais com o país na forma de consumo, imposto de renda e etc. Em vez de dinheiro para “sem terra” e ONG’s que nada acrescentam, usem esse dinheiro para financiar 100% dos cursos, que o problema se resolve em dois anos. Por favor, mantenham os interesses nacionais!	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2283	
Colaborador: Paulo Almeida pacdealmeida@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
PL 6716-09	Sou da opinião que não é necessário a contratação de piloto estrangeiro no Brasil. Ou caso seja para avançar, que se siga o exemplo da Malásia, onde os Co-pilotos têm que ser nacionais, do próprio país, para desta forma não “matar” e tirar a oportunidade aos pilotos que acabam a formação após um grande esforço financeiro.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Se não ajudarem a entrada de pilotos nas companhias brasileiras, a formação vai acabar, os brasileiros não vão apostar mais e gastar muito dinheiro na sua formação para depois não arranjar trabalho. A entrada dos pilotos na vida profissional, e a formação tem que ser estimulada, e penso que esta seria uma forma interessante.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2284	
Colaborador: MAICO BRIZOTI KLEY (PILOTO COMERCIAL) brizotikley@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
NÃO CONCORDO COM AS MUDANÇAS NO RBAC 61	PEDIMOS A MANUTENÇÃO DA RBHA ATUAL
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
POIS ESSAS MUDANÇAS SÃO DESNECESSÁRIAS, PRINCIPALMENTE NA SITUAÇÃO ATUAL DA AVIAÇÃO CIVIL EM NOSSO PAÍS, TEMOS PROFISSIONAIS QUALIFICADOS PARA EXERCER COM COMPETÊNCIA AS ATIVIDADES QUE ESTÃO PRETENDENDO MUDAR. NÃO ACEITO A MUDANÇA DO RBAC 61, IRÁ DIFICULTAR AINDA MAIS A FORMAÇÃO DE PROFISSIONAIS DA ÁREA.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2285	
Colaborador: Gustavo Meilsmidth Chacon gustavomchacon@gmail.com	**Instituição:** TAM Aviação executiva
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Todos	Devemos manter o RBHA 61 como está
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Ao inves de dificultar a ANAC deveria fomentar a instrução de voo no País, fornecendo mais subsidios para aquisição de aeronaves e fiscalizar e exigir uma melhoria nas condições de trabalho dos instrutores de voo, nas escolas e aeroclubes, estimulando com isso uma profissionalização da profissão de instrutor de voo, pois hoje em dia os instrutores querem fazer suas horas para depois concorrer a vagas na Linha Aérea, com razão, pois um aeroclube paga mal e porcamente um instrutor com miseros R$10,00 por hora de voo. A Anac deveria ter uma politica que estimulasse os aeroclubes a formar instrutores, deveria ter uma politica de redução de impostos junto ao governo sobre combustíveis, peças e aeronaves. Só assim não haverá falta de pilotos.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2286	
Colaborador: Fabio Laporta f.biolaporta@gmail.com	**Instituição:** TAM Linhas Aéreas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC) 61 - LICENÇAS HABILITAÇÕES E CERTIFICADOS PARA PILOTOS	Todo o RBAC-61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acredito que essas alterações não são pertinentes nesse momento e nem em nenhum outro. Não é possível se basar em suposições para que esse documento seja alterado dessa forma. Desde já e até aonde eu consiga expor minhas ideias, acho essas alterações no RBAC 61 desnecessária e descabida.	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2287	
Colaborador: Marcus Vinicius Costa da Silva marcusviniciuscs@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Hora de co-piloto de aeronave certificada a voar com só um piloto conta as horas como metade (50%) do tempo total de vôo.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Esta alteração não se justifica, pois as tarefas (trem, fonia, acionamento de sistemas diversos) realizadas por um co-piloto de aeronave certificada para tripulação composta são exatamente as mesmas realizadas por um co-piloto de aeronave certificada para voar com apenas um piloto. - A alternância na operação dos comandos primários da aeronave em ambos os casos se dará da mesma maneira, não justificando portanto o abatimento de 50% do tempo do voo no caso de a aeronave ser certificada single pilot (apenas um piloto).	O Colaborador limitou-se a somente colocar seu ponto de vista.

Contribuição n° 2288	
Colaborador: Celso Nerone neronepiloto@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Parabéns senhores!!!! O que vcs estão tentando fazer com a aviação brasileira???acabar com ela??? Sera que os senhores que estão aih sentados em suas salas com ar condicionado vivem no mesmo pais que eu???ou seja o Brasil???? Por que vcs não mudam a legislação para melhorar a aviação no pais????o que ganham mudando para pior o RBAC 61??? Ao invés de ajudar a formação de pilotos bem como a manutenção dos mesmos,estão criando dificuldades,somente isso!!!! Se vcs não tem o que fazer,pelo menos não atrapalhem!!!! Vcs não tem noção do que estão fazendo para prejudicar toda uma categoria!!!! Saiam de suas confortáveis salas no Rio de Janeiro,e vão fiscalizar a aviação desde os grandes centros ate o interiorzao!!! Façam jus aos seus gordos salários!!!	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2289	
Colaborador: NELSON ANTONIO PAIM nelson.paim@terra.com.br	**Instituição:** AVIAÇAO AGRICOLA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo (!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador	Deixe o RBHA-61 da maneira que está, se exigirem tudo isso de horas para os pilotos e checadores voceis vão eliminar a carreira de piloto e chegador no Brasil.

tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Precisa incentivar as escolas e aeroclubes para a formação de novos pilotos e checadores, e não dificultar.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto..

Contribuição n° 2290	
Colaborador: Felipe Siqueira Issa felipe.issa@hotmail.com	**Instituição:** GRUPO AVIAÇÃO COM ÉTICA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Mudança do RBAC-61	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não estou de acordo com esta mudança,peço a manutençaõ do atual RBHA-61	Sugestão não analisada por não conter justificativa apropriada.

Contribuição n° 2291	
Colaborador: Theison Veiga Lopes Theison@bol.com.br	**Instituição:** Senior Taxi Aereo Executivo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Experiência para voo IFR 120 para 90 dias, ou seja, ninguém mais pode assumir uma aeronave como piloto em comando se nos últimos noventa dias não tiver feito 3 pousos e 3 decolagens operando os comandos da aeronave. - Aparentemente a restrição noturna agora vai passar de 2 pousos e 2 decolagens para 3 pousos e 3 decolagens - Agora a experiência recente para atuar como piloto em comando em situações IFR é: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo, 6 (seis) horas de voo sob condições de voo por instrumentos reais ou simuladas, das quais 3 (três) horas, incluindo 6 (seis) aproximações por instrumentos, tenham sido realizadas na categoria da aeronave correspondente à habilitação; ou 2) tenha sido aprovado em exame de perícia na categoria da aeronave em que esteja habilitado. A ANAC poderá autorizar a realização de parte ou todo o exame de perícia em um treinador básico de voo por instrumentos ou em um simulador de voo.	Manter o atual regulamento

- Hora de co-piloto de aeronave certificada a voar com só um piloto conta as horas como metade (50%) do tempo total de vôo. - Para obter a licença de PP agora é preciso ter 40hs, mesmo sendo tudo feito em escola homologada (antes eram 35hs). - Criaram também uma série de restrições para os checadores poderem checar os pilotos. Observem abaixo: (a) As atribuições de um examinador credenciado são as de realizar: (1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo (!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente,incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados,	

que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Nao dificultar a formacao de novos profissionais. Manutencao dos privilegios de profissionais atuantes no mercado atual	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de exoeriência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base

	em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2292	
Colaborador: Ivson Filipe R. P. De Araujo ivson88@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Sou contrário às mudanças sugeridas da RBAC 61, da qual exigem qualificações absurdas para pilotos, instrutores e checadores	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Essa mudança da RBAC 61 é um absurdo, é um ataque à aviação brasileira, prejudicando a formação de pilotos de forma covarde. Há muita necessidade de pilotos no momento, e num futuro próximo, ainda mais! Vocês da ANAC deveriam agir de forma contrária, incentivando a formação de pilotos com medidas sensatas e benéficas para o crescimento pleno da nossa aviação.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2293	
Colaborador: AllaN [allanmr@terra.com.br]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
RBHA 61	Manutenção do RBHA 61 atual.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A aviação brasileira já está extremamente deficiente. Caso haja a alteração dessas medidas previstas, ela será EXTINTA, uma vez que haverá escassez de checadores e aumento do tempo para o cheque. Isso é um absurdo.	Sugestão não actada. A proposta do RBAC 61 visa ao aprimoramento e modernização dos requisitos para concessões de licenças e habilitações para pilotos, além de sua melhor adequação aos requisitos e procedimentos adotados por autoridades estrangeiras.

Contribuição n° 2294	
Colaborador: Guilherme Vidic Ponzoni gponzoni@hotmail.com	**Instituição:** VRG Linhas Aereas SA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Modificaçoes no RBHA 61 em geral.	Nao alterem uma virgula sequer no RBHA 61!
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
As modificaçoes sugeridas sao absurdas. Dificultam a formaçao e manutençao de aviadores no Brasil. Um pais tao grande, com tantos pilotos e candidatos, nao precisa de mais dificuldades, e sim de facilidades e incentivos para a profissao. A ANAC, junto com o Governo, esta claramente fazendo todo o possivel para trazer pilotos estrangeiros para o Brasil. Criando dificuldades para que isso seja inevitavel. Tenham respeito pelos aviadores brasileiros!	Sugestão não actada. A proposta do RBAC 61 visa ao aprimoramento e modernização dos requisitos para concessões de licenças e habilitações para pilotos, além de sua melhor adequação aos requisitos e procedimentos adotados por autoridades estrangeiras.

Contribuição n° 2295	
Colaborador: Rodrigo Modenesi Mourao rodrigomodenesi@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Sou contra a alteração no RBHA 61 e a importação de pilotos estrangeiros ,pois causará sérios danos à formação de pilotos no Brasil.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2296	
Colaborador: CMTE. ANTONIO LEITE DE ARAUJO NETO antonio leite araujo [tothyaraujo@yahoo.com.br]	**Instituição:** LÍDER AVIAÇÃO AIR BRASIL – UOH MACAÉ
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Nós verdadeiramente não vemos a necessidade de mudanças na RBHA-61, o que nós queremos é que a ANAC facilite a vida do aeronauta e não complicar com essas mudanças absurdas. Senhores, eu vôo há 37 anos(1973), comecei voando asa fixa e desde 1980 que estou voando helicóptero, e nesse tempo todo de aviação , eu não vejo a necessidade de mudanças nessa RBHA-61, e se houver, devera para facilitar o ingresso de nossos pilotos no mercado de trabalho. O CBA também não deve mudar em nada que facilite o ingresso de estrangeiros no mercado Brasileiro. Os aeroclubes e faculdades de ciências aeronáuticas estão cheias de jovens querendo entrar no mercado. As escolas de formação de mecânicos de aeronaves, também estão abarrotadas de alunos, e esses futuros mecânicos também aguardam que se diminua o tempo que os mesmos deverão ficar como auxiliare, já que os mesmos sempre terão a supervisão de um inspetor. Espero que os senhores tenham bom senso para não fazer auterações.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2297	
Colaborador: Jonatas Matos Rocha natanmatos@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Bragança Paulista
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Discordo totalmente das propostas apresentadas. * Hora de co-piloto de aeronave certificada a voar com só um piloto conta as horas como metade (50%) do tempo total de vôo. * Para obter a licença de PP agora é preciso ter 40hs, mesmo sendo tudo feito em escola homologada (antes eram 35hs). • (1) Os exames de perícia para a concessão, de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo(!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo • (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo;	Manutnção da RBHA atual.

(3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; • (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador;	

(6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Qualquer pessoa com bom senso percebe que tais propostas, tais como contagem de 50% das horas de vôo para co-pilotos em aeronaves homologadas para single-pilot só irão aumentar o índice de acidentes, com pilotos pouco experientes assumindo comando de aeronaves para acumular horas de vôo. Isto também reduzirá em muito o número de aeronautas com experiência para suprir as linhas aéreas ou aeronaves de maior porte. Além disso, a rigor, dobraria o tempo necessário para a formação de um piloto experiente, tempo este que já é extremamente longo, além de mais absurdamente caro. Esta proposta de tão absurda, parece piada de mau gosto. Qualquer pessoa que já tenha voado, sabe que voar com uma pessoa mais experiente ao lado é a melhor forma de aprender as melhores práticas, sem contar com a alternância de pilot-flying e pilot not-flying, que é procedimento comum na aviação, o que deixa os pilotos menos experientes cada vez mais confiantes e seguros em suas operações. Mas agora, sem a menos justificativa plausível, e sem nenhum estudo ou exemplo internacional de que isto tenha alguma valia, vamos dificultar a chegada de um copiloto a comandante. Isso de 10 anos para acumular experiência, agora vai demorar 20! E quando os comandantes voando atualmente se aposentarem? Quem vai	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

assumir? As propostas de mudanças de requisitos para checadores chegam a beirar a insanidade. Ou quem as fez não tem a menor noção da realidade da formação de pilotos no Brasil, não conhece a a atual escassez de pilotos no mercado, não percebe como o mercado está aquecido para pilotos experientes, ou existe uma agenda subjacente, existem outros interesses por trás. Não haverá mais checadores no Brasil. Todos os pilotos com experiência similar à requerida nesta proposta estão migrando para as linhas aéreas. Como alguém, ou um grupo, em sã consciência, se auto imbuindo do dever de tornar os céus brasileiros mais seguros, dever este que é de todos nós, e não de um grupo que se reúne a portas fechadas como o que propõe estas mudanças, tem a ousadia de propor mudanças tão evidentemente paralisantes para uma indústria tão carente de pessoal, e da qual nosso país depende tanto. O que estão querendo fazer...criar um cartel de pouquíssimos checadores, como existe o de “práticos” da navegação marítma? Só vira checador quem pertencer ao grupo, ou ao partido? É demais! Chega, cansei de escrever. Gente, honestamente, nem sei se alguém vai ler isso, mas ver este tipo de sandice me dá vontade de chorar. É indigno.	

Contribuição n° 2298	
Colaborador: Rodrigo da Cruz Medeiros zecoto@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Sou CONTRA qualquer mudança feita sobre, RBHA 61	RBHA 61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
CONTRA a mudança pois fere os meus direitos e principios .	Sugestão não actada. A proposta do RBAC 61 visa ao aprimoramento e modernização dos requisitos para concessões de licenças e habilitações para pilotos, além de sua melhor adequação aos requisitos e procedimentos adotados por autoridades estrangeiras.

Contribuição n° 2299	
Colaborador: Marcelo Rates Quaranta marcratquaranta@gmail.com	**Instituição:** VPV
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo	(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas como instrutor de vôo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O texto proposto na minuta é irreal para a realidade do mercado. Pilotos com mais de 500 horas estão empregados e não teriam tempo de fazer avaliações de concessão ou revalidação. Ficaremos sem checadores, o que criará um gargalo com graves reflexos no mercado. Reduziriamos extremamente o número de checadores, dificultando tanto a formação quanto a revalidação de licenças. Há razoabilidade na experiência de 500 horas, pois é uma experiência que já capacita a avaliar.	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2300	
Colaborador: Marcelo Rates Quaranta marcratquaranta@gmail.com	**Instituição:** VPV
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo;	(2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente e tenha completado curso de avaliador na ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Senhores, pelo amor de Deus! Daqui a pouco o examinador terá que ser astronauta pra avaliar um PP, PC, PLA Será que a ANAC está ciente da realidade do mercado brasileiro? Haverá fabricação de experiência para satisfazer a legislação? Quem fez a proposta não tem a mínima noção de instrução, de avaliação e de reavaliação de pilotos, e muito menos da realidade do mercado. Este sim precisa ser reavaliado na condição de servidor público. Informo que se tal proposta for aprovada, entraremos com 4 mil assinaturas, todas de pilotos, em ação pública contra a ANAC, assim como com um mandato de segurança para que seja assegurada a manutenção da legislação atual, informando inclusive ao Ministério Público Federal e responsabilizando os técnicos da Agência num possível apagão aéreo por falta de mão de obra qualificada. Já estamos contactando um dos melhores escritórios de advocacia do Brasil em Direito Aeronáutico. Outrossim, informo que já comunicamos aos Deputados Federais da CPI do apagão e da Comissão de Turismo na Câmara dos	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Deputados.	

Contribuição n° 2301	
Colaborador: Marcelo Rates Quaranta marcratquaranta@gmail.com	**Instituição:** VPV
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo;	3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Senhores, não há necessidade de um PLA ter CHT de INVA para avaliar um candidato a PLA, pois não se trata de avaliar a proficiência em manobras elementares. Já está intrínseco que um candidato a PLA tenha experiência suficiente em relação ao vôo básico, sendo avaliado, nesse caso apenas o vôo por instrumentos, performance, consciência situacional, planejamento e execução do vôo, assim como capacidade de decisão e avaliação de situações de emergência. Logo, isso passa muito longe da função primária do INVA. Para reavaliação não é necessário que o examinador seja PLA, pois dessa forma estaria se criando uma enorme dificuldade de manter os pilotos com licenças válidas, dado ao reduzido número de PLA's disponível. O contrário criaria um gargalo com reflexos graves na aviação.	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2302	
Colaborador: Marcelo Rates Quaranta marcratquaranta@gmail.com	**Instituição:** VPV
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo;	(4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 500 (quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 150 (cento e cinquenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Para avaliação e reavaloação não é necessário que o examinador tenha uma experiência tão alta, pois os fundamentos do vôo podem ser perfeitamente avaliados. Senhores, onde a ANAC arranjaria pilotos com 2000 horas, DISPONÍVEIS para se credenciarem como checadores? Voltariamos àquela condição de só checarmos com militares? Da forma proposta estaremos retrocedendo na formação e manutenção de pilotos civis, criando um gargalo com reflexos graves na aviação. Senhores, a proposta está carregada de um preciosismo absurdo e que inviabiliza a aviação no Brasil, indo na contramão das necessidades do país, e pior... sem justificativa na segurança de vôo.	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2303	
Colaborador: Marcelo Rates Quaranta marcratquaranta@gmail.com	**Instituição:** VPV
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador;	5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto comercial da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 200 (duzentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Senhores, pelo amor de Deus! Daqui a pouco o examinador terá que ser astronauta pra avaliar um PP, PC e um PLA. Será que a ANAC está ciente da realidade do mercado brasileiro? Haverá fabricação de experiência para satisfazer a legislação? Quem fez a proposta não tem a mínima noção de instrução, de avaliação e de reavaliação de pilotos, e muito menos da realidade do mercado. Este sim precisa ser reavaliado na condição de servidor público. Informo que se tal proposta for aprovada, entraremos com 4 mil assinaturas, todas de pilotos, em ação pública contra a ANAC, assim como com um mandato de segurança para que seja assegurada a manutenção da legislação atual, informando inclusive ao Ministério Público Federal e responsabilizando os	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

técnicos da Agência num possível apagão aéreo por falta de mão de obra qualificada. Já estamos contactando um dos melhores escritórios de advocacia do Brasil em Direito Aeronáutico. Outrossim, informo que já comunicamos aos Deputados Federais da CPI do apagão e da Comissão de Turismo na Câmara dos Deputados.	

Contribuição n° 2304	
Colaborador: Marcelo Rates Quaranta marcratquaranta@gmail.com	**Instituição:** VPV
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;	(6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador seja qualificado como Instrutor de vôo com dois anos de experiência efetiva na função.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Srs, pelo amor de Deus! Daqui a pouco o examinador terá que ser astronauta pra avaliar um INVA Será que a ANAC está ciente da realidade do mercado brasileiro? Haverá fabricação de experiência para satisfazer a legislação? Quem fez a proposta não tem a mínima noção de instrução, de avaliação e de reavaliação de pilotos, e muito menos da realidade do mercado. Este sim precisa ser reavaliado na condição de servidor público. Informo que se tal proposta for aprovada, entraremos com 4 mil assinaturas, todas de pilotos, em ação pública contra a ANAC, assim como com um mandato de segurança para que seja assegurada a manutenção da legislação atual, informando inclusive ao Ministério Público Federal e responsabilizando os técnicos da Agência num possível apagão aéreo por falta de mão de obra qualificada. Já estamos contactando um dos melhores escritórios de advocacia do Brasil em Direito Aeronáutico. Outrossim, informo que já comunicamos aos Deputados Federais da CPI do apagão e da Comissão de Turismo na Câmara dos Deputados.	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2305	
Colaborador: Gustavo Becker Rohde gutorohde@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo (!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não	Deixem como esta, sem nenhuma alteração. Ou algo que favoreça os aeronautas brasileiros!

menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1. NÃO VAI TER CHECADOR NO BRASIL!!! ONDE VÃO ARRANJAR CHECADORES COM ESSAS QUALIFICAÇÕES? UM EXAME IRÁ DEMORAR 6 MESES PARA SER FEITO!!! 2. A formação de PP, PC e PLA será seriamente comprometida, o que dará a justificativa para que importem pilotos. 3. A formação em vez de baratear, vai encarecer aburdamente!	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2306	
Colaborador: Vinicius Boyanoski Mura vinismuras@yahoo.com.br	**Instituição:** Setor Privado
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Contrario as mudanças na RBHA. As mudanças previstas serão incoerentes de tal forma a desestimular todos aqueles que pretendem tornar-se piloto. Tais mudanças também tendem a dificultar a continuidade da carreira daqueles que já estão direta ou indiretamente ligados a aviação nacional, seja ela comercial, privada ou desportiva.	Melhor analise dos pontos abordados antes da aprovação da modificação.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não alteração da RBHA sob os pontos de vista que atualmente estão sendo modificados. Mudanças precisam ser feitas, porem em favor da aviação nacional, com medidas e legislação que incentivem a formação de novos pilotos e a carreira profissional. MENOS BUROCRACIA não significa dizer menos segurança e responsabilidade, mas sim o melhor andamento das atividades ligadas a aviação. Regras e leis precisam existir, porem todas precisam ser aplicadas de acordo com o setor que regem. Quanto mais burocracia existir no sistema, maiores serão as irregularidades. Quando o sistema é ágil, confiável e rápido, todos cumprem as regras e legislações.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2307	
Colaborador: CARLOS ALBERTO LOPES DE JESUS cmte-carlos-jesusAhotmail.com	**Instituição:** TÁXI AÉREO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
1-EXPERIÊNCIA RECENTE - UM ABSURDO. DEVERÁ SER MANTIDA A REGRA ATUAL. 2- EXAMES DE PERICIA – OUTRO ABSURDO. DEVERÁ SER MANTIDA A REGRA ATUAL. 3- HORA DE COPILOTO – OUTRA PROPOSTA NO MINÍMO ABSURDA. DEVERÁ SER MANTIDA A REGRA ATUAL. 4- RESTRIÇÕES PARA VÔO NOTURNO. MANTER REGRA ATUAL	ARTIGO1 DO RBHA61: SÓ DEVERÁ ASSUMIR FUNÇÕES ADMINISTRATIVAS COM PODERES PARA ALTERAR ESTE RBHA, PROFISSIONAIS DA AVIAÇÃO COM MAIS DE 20 ANOS DE ATIVIDADE AERONAUTICA COMPROVADA. ARTIGO2 DO RBHA61: DEVERÃO SER PROCURADAS TODAS AS FORMAS DE DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL NO BRASIL APROVEITANDO E AGREGANDO ESCOLAS, INSTITUTOS,AERO CLUBES E DEMAIS ORGANIZAÇÕES QUE TENHAM COMPROVADA COMPETÊNCIA AERONAUTICA,
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
TODAS AS PROPOSTAS APRESENTADAS CARECEM DE JUSTIFICATIVAS VIÁVEIS, ALÉM DE QUE, SE FOREM APROVADAS IRÃO ENGESSAR AINDA MAIS A POSSIBILIDADE DE DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇÃO CIVIL. AS PROPOSTAS TAMBÉM TERÃO O PODER DE DESTRUIR O SONHO DE HOMENS E MULHERES QUE UM DIA SONHARAM PODER VIR A SER PILOTOS E SE MANTEREM PILOTOS. ONTEM FOI VARIG , TRANSBRASIL, VASP.....AGORA SERÁ TODA A AVIAÇÃO CIVIL.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2308	
Colaborador: Francys Lopes Canazart Bastos francyscanazart@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Mais uma vez a ANAC (ANTI-AERONAUTAS e ANTI-AVIAÇÃO) quer dificultar as coisas... A alteração do RBAC 61 que está em pauta, o resultado será nada mais que a FALTA de checadores no Brasil, e a demora para se realizar um CHECK, resultará em falta de piloto, aliás AUMENTAR A FALTA DE PILOTOS, fazendo com que a mão de obra estrangeira entre no país de forma livre. Formação de PP, PC e PLA será seriamente comprometida, o que dará a justificativa para que importem pilotos. Mais é isso ai .. INFRAERO ROUBA de um lado, ANAC tira de outro e o prejudicado são os aeronautas e a infra-estrutura nos aeroportos.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2309	
Colaborador: Vagner Capone caponeflyer@gmail.com	**Instituição: Privado**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Horas de co-piloto em acft. certificada a voar com um só tripulante, deve constar por inteiro. A experiência de vôo não é pela metade. Horas para checadores categorias PP 500hs, cat. PC 1000hs. PLA e outras cat. subseqüentes, manter-se-à as l.500hs. e as exigências para cada categoria. Se um piloto voa regularmente deveria ser dispensado dos re-cheks práticos, desde que sua inatividade não supere os 45 dias.	Deveria ser discutido entre outras coisas, o porque há certas exigências diferenciadas para pilotos de categoria semelhante quando os dois cumprem as mesmas rotinas operacionais em equipamentos iguais.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Questão de bom senso.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2310	
Colaborador: Jonatas Matos Rocha natanmatos@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Bragança Paulista
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Discordo totalmente das propostas apresentadas. * Hora de co-piloto de aeronave certificada a voar com só um piloto conta as horas como metade (50%) do tempo total de vôo. * Para obter a licença de PP agora é preciso ter 40hs, mesmo sendo tudo feito em escola homologada (antes eram 35hs). • (1) Os exames de perícia para a concessão, de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo(!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo • (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo;	Manutnção da RBHA atual.

(3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; • (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador;	

(6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Qualquer pessoa com bom senso percebe que tais propostas, tais como contagem de 50% das horas de vôo oara co-pilotos em aeronaves homologadas para single-pilot só irão aumentar o índice de acidentes, com pilotos pouco experientes assumindo comando de aeronaves para acumular horas de vôo. Isto também reduzirá em muito o número de aeronautas com experiência para suprir as linhas aéreas ou aeronaves de maior porte. Além disso, a rigor, dobraria o tempo necessário para a fromação de um piloto experiente, tempo este que já é extremamente longo, além de mais absurdamente caro. As propostas de mudanças de requisitos para checadores chegama beirar a insanidade. Ou quem as fêz não tem a menor noção da realidade da formação de pilotos no Brasil, não conhece a a atual escacez de pilotos no mercado, não percebe como o mercado está aquecido para pilotos experientes, ou existe uma agenda subjacente, ou existem outros interesses por trás. Não haverá mais checadores no Brasil. Todos os pilotos com experiência similar à requerida nesta proposta estão migrando para as linhas aéreas. Como alguém em sã consciência, se auto imbuindo do dever de tornar os céus brasileiros mais seguros, dever este que é de todos nós, e não de um grupo que se reúne a portas fechadas como tem a	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2311	
Colaborador: leorgea cristina lemos costa leorgea@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo (!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo	manter o texto do atual rbha 61

como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
1. Com a alteração do texto em breve NÃO HAVERÁ CHECADOR NO BRASIL!!! ONDE VÃO ARRANJAR CHECADORES COM ESSAS QUALIFICAÇÕES? UM EXAME IRÁ DEMORAR 6 MESES PARA SER FEITO!!! 2. A formação de PP, PC e PLA será seriamente comprometida, o que dará a justificativa para que importem pilotos. 3. A formação em vez de baratear, vai encarecer aburdamente	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2312	
Colaborador: LUCIANO DA SILVA LINS BAÍA baialsl@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(1) Os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto privado e os exames de perícia para a concessão ou revalidação da habilitação associada de classe ou tipo para um só piloto,desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo (!!!) como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinqüenta) horas como instrutor de vôo (2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo; (3) os exames de perícia para a concessão da licença de piloto de linha aérea, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto, conforme a categoria pertinente aos exames a serem realizados, que requeiram copiloto, das quais, pelo menos, 500 (quinhentas) horas tenham sido realizadas como piloto em comando e seja, ou tenha sido titular, de uma habilitação de instrutor de voo; (4) os exames de perícia para a concessão ou revalidação de habilitações de voo por instrumentos, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não	Manter a redação atual do RBAC 61 ou algo menos nocivo a celeridade dos vôos de avaliação de proficiência técnica

menos de 450 (quatrocentas e cinqüenta) horas de voo em condições de voo por instrumentos, das quais 250 (duzentas e cinqüenta) deverão ser como instrutor de voo; (5) os exames de perícia, em simulador de voo, para concessão ou revalidação de habilitação de tipo ou voo por instrumentos para aviões, helicópteros e aeronaves de decolagem vertical que requeiram copiloto, desde que o examinador seja titular de uma licença de piloto de linha aérea da categoria de aeronave pertinente; tenha completado, pelo menos, 1.500 (mil e quinhentas) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, que requeiram copiloto; e estejam capacitados para instruir em simulador; (6) os exames de perícia para concessão ou revalidação de habilitações de instrutor de voo, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluindo não menos de 100 (cem) horas de voo instruindo postulantes à habilitação de instrutor de voo;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Prezados Senhores, venho manifestar minha não concordância com as alterações propostas pelo RBAC 61, visto que já sofremos atualmente uma carência enorme de aviadores experientes em todos os segmentos da Aviação Cívil brasileira e se estendermos e aumentarmos estas exigências aos examinadores credenciados, estaremos fadados a um cenário de total e completo desequilíbrio com a demanda de pilotos em formação que se apresentará de agora em diante.	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2313	
Colaborador: Francisco Assis da Silva capt.assis@gmail.com	**Instituição:** PLA particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
NÃO ÀS MUDANÇAS DA RBHA ATUAL. NÃO PRECISAMOS DE PILOTOS ESTRANGEIROS.	AJUDA AOS AEROCLUBES PARA QUE OS MESMOS FORMEM MAIS PILOTOS. MENOS BUROCRACIA, BEM COMO TAXAS EXORBITANTES.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
SE FOREM ADOTADAS MEDIDAS INTELIGENTES NÃO SERÁ NECESSÁRIO CONTRATAR PILOTOS ESTRANGEIROS. VAMOS VALORIZAR O QUE É NOSSO.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2314	
Colaborador: CARLOS ALBERTO ROVIDA DA SILVA rovida13@gmail.com	**Instituição:** TAM LINHAS AEREAS
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
os comissarios de voo não possuirão mais CCF, (Conforme item 67.15, (j)), o mesmo sera exigido apenas para Pilotos em todas as categorias, MCV e operadores de equipamentos especiais (OEE). Os Comissarios e Depachantes operacionais, terão sua capacidade fisica avaliada atraves do Atestado de saude ocupacional (ASO), que sera realizado pela propria empresa em prazos inferiores a 1 ano. (j) A capacidade física dos Comissários de Voo, dos Despachantes Operacionais de Voo (DOV) e dos Mecânicos de Manutenção de Aeronaves (MMA) será certificada por meio de Atestado de Saúde Ocupacional (ASO), emitidos pelo médico do trabalho do operador aéreo. A validade do ASO fica a critério do operador aéreo em cumprimento da legislação trabalhista, mas não pode ser superior a 1 ano para efeito de cumprimento deste regulamento.	PEÇO QUE NÃO SEJA ALTERADO O QUE CONSTA NO ANTIGO RBHA, ATUAL RBAC, EM RELACAO AO CERTIFICADO DE CAPACIDADE FISICA EMITIDO POR HOSPITAIS MILITARES DE AERONAUTICA. NOS MOLDES DE HOJE EM DIA, OS EXAMES MÉDICOS REALIZADOS NESTES ORGAOS, SÃO IMPARCIAIS OU SEJA, NÃO CORRE O RISCO DE SERMOS RETALHADOS POR EMPRESAS AEREAS CASO UM COMISSARIO ESTEJA AQUEM DE SUAS FUNCOES, ONDE AS EMPRESAS TERAO UMA JUSTIFICATIVA LEGAL ATRAVES DOS EXAMES MEDICOS DE AFASTAR ESSE FUNCIONARIO OU MESMO COMO FORMA VELADA DE PUNICAO. A MUDANCA DESTE PARAGRAFO PODE TRAZER GRANDES RISCOS PARA O EXERCICIO DA PROFISSAO DE COMISSARIOS A BORDO DE AERONAVES BRASILEIRAS
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
PEÇO QUE NÃO SEJA ALTERADO O QUE CONSTA NO ANTIGO RBHA, ATUAL RBAC, EM RELACAO AO CERTIFICADO DE CAPACIDADE FISICA EMITIDO POR HOSPITAIS MILITARES DE AERONAUTICA. NOS MOLDES DE HOJE EM DIA, OS EXAMES MÉDICOS REALIZADOS NESTES ORGAOS, SÃO IMPARCIAIS OU SEJA, NÃO CORRE O RISCO DE SERMOS RETALHADOS POR EMPRESAS AEREAS CASO UM COMISSARIO ESTEJA AQUEM DE SUAS FUNCOES, ONDE AS EMPRESAS TERAO UMA JUSTIFICATIVA LEGAL ATRAVES DOS EXAMES MEDICOS DE AFASTAR ESSE FUNCIONARIO	Sugestão não analisada por não ser pertinente ao RBAC 61, mas ao RBAC 67.

OU MESMO COMO FORMA VELADA DE PUNICAO. A MUDANCA DESTE PARAGRAFO PODE TRAZER GRANDES RISCOS PARA O EXERCICIO DA PROFISSAO DE COMISSARIOS A BORDO DE AERONAVES BRASILEIRAS	

Contribuição n° 2315	
Colaborador: Adriano Maestrello adrianomaestrello@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Campinas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Mudança do RBHA 61 para RBAC 61	Todos os aspectos novos apresentados que prejudicam a formação de aeronautas nacionais dando prioridade para extrangeiros
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Com as novas regras os aeronautas nacionais que batalham para ingressar e se manter no mercado não terão mais condições de permanecer no mesmo, tais “mudanças” somente prejudicam o pais como um todo, lembrando que o numero de profissionais na aviação brasileira é suficiente para manutenção dos vôos, entretanto, essa instituição que prometia mudar a aviação nacional para melhor, tem feito exatamente o oposto e de forma muito bem feita, prejudicando cada vez mais o país berço da aviação.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2316	
Colaborador: ALEXANDRE MENDES REIS mandalogo@hotmail.com	**Instituição:** AEROCLUBE DE ILHEUS
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
RBHA 61. Sou contra a redução dos prazos de comprovação de experiência recente. Sou contra também ao aumento das exigências mínimas para examinadores executarem suas tarefas.	A permanência das regras já vigentes, sem qualquer mudança nas mesmas
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A aviação brasileira está passando por um período de grande expansão. È preciso, antes de cobrar, dar condições para que nossos profissionais se formem. Para que sua formação seja completa, exige-se a presença de um checador. Com tais exigências, o número de checadores no país não será suficiente para executar todos os cheques (como hoje já leva mais de um mês). Gentileza considerar.	Sugestão não acatada. A proposta do RBAC 61 visa ao aprimoramento e modernização dos requisitos para concessões de licenças e habilitações para pilotos, além de sua melhor adequação aos requisitos e procedimentos adotados por autoridades estrangeiras.

Contribuição n° 2317	
Colaborador: Leonardo Daniel Nunes Prazeres leoprazeres87@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Defendo a manutenção do atual sistema, prezando pela melhor qualificação dos novos pilotos brasileiros.	Deveria haver uma política de crédito para os jovens que queiram ingressar na aviação civil brasileira, pois não há como pagar tantas horas de vôo em tão pouco tempo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O Brasil é um país soberano, portanto, deve fazer valer sua soberania investindo na mão de obra nacional, já que temos a segunda melhor formação de pilotos do mundo. Temos a segunda maior frota de aviões do mundo. Temos que ter as melhores condições para se formar pilotos também.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2318	
Colaborador: Matheus Vinícius Souza Guerra de Almeida amareloegg@hotmail.com	**Instituição:** Faculdade de Tecnologia e Ciências FTC – Salvador
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Todas as mudanças apresentadas neste documento, principalmente no tocante às restrições noturnas, prazo de experiência recente e total de horas necessárias para a licença de Piloto Privado: http://www.anac.gov.br/transparencia/pdf/27/resolucao.pdf	Manutenção do atual RBHA 61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A alteração do atual RBHA 61, tal como proposta, irá agravar a situação já precária da formação de pilotos no país. Tal realidade é uma afronta não só aos aeronautas mas também ao povo brasileiro	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2319	
Colaborador: Carlos Eduardo dos Santos Garcia carlosgarcia28repres@yahoo.com.br	**Instituição:** EACON
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
RBH61	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É UM ABSURDO TERMOS QUE SER ENGOLIDOS! GASTAMOS NOSSO DINHEIRO PARA NOS QUALIFICARMOS E ESTÃO CADA VEZ MAIS DIFICULTANDO O NOSSO LADO. ABSURDO!!!	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2320	
Colaborador: SERGIO KOCH : koch81@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Considerar a Minuta como um todo.	Erros comuns: Colocação indevida de vírgula antes da conjunção “e”.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Isso denota um erro bastante sério de ortografia. Quando o “e” é conjunção coordenada aditiva com o mesmo sujeito, não pode ser separado por vírgula.	Sugestão acatada. O texto foi revisto.

Contribuição n° 2321	
Colaborador: Bernardo Rolim [be_rolim@hotmail.com]	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 2.000 (duas mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 250 (duzentas e cinquenta) horas como instrutor de voo.	(2) os exames de perícia para a concessão de uma licença de piloto comercial e os exames de perícia para concessão ou revalidação das habilitações associadas de classe ou tipo para um só piloto, desde que o examinador tenha completado, pelo menos, 1.000 (mil) horas de voo como piloto na categoria de aeronave pertinente, incluídas não menos de 100 (cem) horas como instrutor de voo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dificuldade de encontrar no mercado de trabalho examinadores com tal requisito de horas voadas tendo em vista a necessidade de expansão do setor. Há como reduzir esses números de horas de voo sem prejudicar o a exigência de mercado na aviação.	Sugestão parcialmente acatada. Os requisitos de experiência desta seção serão revistos para que seja verificada a possibilidade de alterações, visto que tais requisitos foram definidos com base em equivalência com os requisitos constantes do LAR 61.

Contribuição n° 2322	
Colaborador: Guilherme Cecato Bombardi Piva cmtepiva@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Formação de PP, PC e PLA	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É um absurdo as mudanças previstas, sendo que já estamos com um gargalo na aviação civil que é a falta de tripulantes qualificados para exercer a função, e ao invés de ser proposto facilidades para a formação de novos profissionais, essas medidas vão contra o que realmente precisamos. Outro ponto é sobre a mudança do RBHA para INVA, a principal maneira de jovens profissionais adquirirem experiência, se for mudada como se propõe, será uma catástrofe para a aviação civil brasileira.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2323	
Colaborador: Fulvius Alexandre Pereira Tomelin fulvius.tomelin@gmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
RBHA-61	Todo o texto
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
O RBHA 61 prosposto vai dificultar a formação e manutenção de pilotos no país. Não haverá checador habilitado com as modificações propostas. O custo de se manter um piloto habilitado ficará ainda mais elevado. Além disso, as mudanças não alteram em nada a segurança de vôo já que não permitem ganho significativo de experiência ou melhorias nas condições operacionais. A sugestão é utilizar integralmente as regras adotadas nos EUA, país com a melhor cultura aeronáutica do mundo, onde mesmo com um baixo nível de exigências o índice de acidentes é menor que o verificado no Brasil, justamente por desenvolver, estimular e disseminar a cultura aeronáutica, ao contrário do que vem sendo feito no país onde busca-se restringir a aviação geral.	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2324	
Colaborador: LUIS CELSO PEREZ AFFONSO LCAFFONSO@HOTMAIL.COM	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
	NÃO ALTERAR O RBHA61
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
UM MUDANÇA QUE DIFICULTA E COLOCA MAIS RESTRIÇOES AO SERVIÇOS POR NÓS UTILIZADOS. ATRAPALHA O DESENVOLVIMENTO DA AVIAÇAO, DESISTIMULANDO A FORMAÇAO DE NOVOS PROFISSIONAIS	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2325	
Colaborador: Henrique Chelotti henrique_1407@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
	Revisão da homologaçao dos simuladores IFR bem como as horas minimas á serem cumpridas no mesmo. Não á entrada de pilotos estrangeiros no Brasil !
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Como podemos acreditar em nosso país se o nosso proprio pai não acredita em nós ? Acredito que ao invéz de complicar e dificultar ainda mais a formação de pilotos o “orgão” responsável poderia insentivar a formação dos pilotos!	Sugestão não analisada, uma vez que não há (e não deve haver) requisitos para homologação de simuladores no RBAC 61.

Contribuição n° 2326	
Colaborador: Emanuel Pelluci Mosci manumosci@hotmail.com	**Instituição:** Universidade FUMEC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Todas as novas medidas adicionadas para Concessão de Licenças (PP/PC/MPL/PLA) além de não estarem em sintonia com o previsto pela ICAO são muito maléficas para a instrução no Brasil.As novas medidas, de forma geral, causarão um gargalo tão grande que não haverá como formar pilotos no Brasil. A ANAC infelizmente está cada dia mais causando imensas dificuldades à instrução.O mais deplorável é que essas medidas sempre parecem favorecer alguém.	Vejam o que a ICAO preconiza para a habilitação de MPL: The flight experience in aircraft must include cross-country navigation, night operations, upset recovery and flight by reference solely to instruments. Much of the flying is acquired during Phase 1(Core)of the four-phase programme." "Training for multi-crew flight operations starts in earnest with Phase 2 (Basic) and remains on an operational basis for the subsequent training phases. In phase 2, the relevant flight simulator training device must be — to borrow the term adopted for European regulations — at minimum a flight and navigation procedure trainer compliant with the multi-crew concept (FNPT II/MCC), and ideally should represent the specific aircraft type in use by the airline. The flight simulator training device can also represent a generic turbinepowered, multi-engine and multi-crew aeroplane. Whether generic or not, it is required to feature a daylight visual system designed so that both pilots can see thesame imagery, thus enhancing crew coordination, situational awareness and call-out procedures. At this early stage of the programme, motion capability is not a requirement." "The flight simulator training device used in Phase 3 (Intermediate) must represent a specific turbine-powered multi-engine aeroplane type that requires two-pilot operation. The device must be certified to a standard equivalent to JAR/FAA Level B, which means that it

	has to be capable of simulating full daylight operations while providing each pilot with a continuous cockpit-wide minimum collimated view through 180 degrees horizontally and 40 degrees vertically. The Phase 3 device, which must incorporate air traffic control (ATC) simulation, is also required to provide a motion cue." "The simulator used in Phase 4 (Advanced), the final phase of the training programme, must be fully equivalent to a Level D or Level C flight simulator training device. This calls for an enhanced daylight visual system and ATC simulation." http://www.icao.int/icao/en/jr/2007/6203_en.pdf É muito triste que os senhores tenham modificado a idéia original do MPL para esse conceito que dificulta ainda mais a instrução de pilotos no Brasil. A aviação brasileira já é reconhecida no mundo todo por sua segurança. Por que tais medidas tão maléficas agora?
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Na esperança de que os senhores revejam seus conceitos e ao invés de dificultar ainda mais, facilitem a formação de pilotos no Brasil	Sugestão não analisada por não conter referências nem texto proposto.

Contribuição n° 2327	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve: (1) ter completado 17 (dezessete) anos	(a) O postulante a um certificado de piloto de aeronave leve deve: (1) ter completado 18 (dezoito) anos ou 17 (dezessete) anos, desde que este apresente um documento assinado pelo responsável que o autorize a iniciar o treinamento de vôo.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A meu ver, não há razão técnica e legal para que os pré-requisitos de idade dos pilotos de aeronaves leves sejam tratados de maneira diferenciada dos postulantes a uma licença de aluno piloto. Sugiro que os pré-requisitos de idade sejam tratados igualmente para ambos os casos.	O texto será revisado e a idade mínima será revista.

Contribuição n° 2328	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 3 (três) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data dessa verificação. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:	(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução em voo em avião classe multimotor. (retirada parcial de texto) A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Uma vez que o piloto detentor da habilitação MLTE (aeronaves multimotoras) está habilitado a voar toda e qualquer aeronave multimotor terrestre, não é racional o requisito que exige que 3 (três) horas de voo da instrução sejam realizadas em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado na verificação de perícia. O postulante à habilitação MNTE, por exemplo, pode realizar todo seu treinamento em uma aeronave Aero Boero (de trem convencional) e seu voo de verificação de perícia em aeronave Cessna (de trem de pouso completamente diferente), sem impedimentos quaisquer. Ademais, este pré-requisito adiciona riscos à segurança operacional ao incentivar o postulante à habilitação MLTE a realizar todo seu treinamento no avião da escola ou centro de treinamento, e nesta mesma aeronave realizar seu vôo de perícia, para então, após ter obtido sua carteira - voar pela primeira vez	Sugestão não acatada. A justificativa do usuário é contraditória. No primeiro parágrafo ele salienta que um piloto habilitado para a classe multimotores terrestre pode pilotar qualquer aeronave pertencente a esta classe, no entanto, no segundo parágrafo ele afirma que seria um risco à operação aérea um piloto treinar, fazer o exame de pe´ricia em um modelo de aeronave da classe e, logo em seguida, operar outro modelo diferente da mesma classe. Porém, tal problema será totalmente resolvido através da publicação, junto com o RBAC 61, da nova tabela de habilitações, que contemplará designativos diferentes para modelos diferentes de aeronaves classe.

desacompanhado de seu instrutor em outra aeronave MLTE (particular ou da empresa) – a qual, muito provavelmente será de fabricante e modelo diferentes da aeronave na qual adquiriu toda sua experiência operacional.	

Contribuição n° 2329	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(d) A partir de 01 de junho de 2010, todas as licenças de pilotos brasileiros que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas terão averbadas a observação relativa à Proficiência Linguística do piloto em Português (“Português Nível 6”), caso cumpram os requisitos abaixo: (1) possuir CCF válido; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para, no mínimo, a licença de piloto privado.	(d) A partir de 01 de junho de 2010, todas as licenças que forem emitidas, validadas ou quando as habilitações forem revalidadas, de pilotos de qualquer nacionalidade, terão averbadas a observação relativa à Proficiência Linguística do piloto em Português (“Português Nível 6”), caso cumpram os requisitos abaixo: (1) possuir CCF válido; e (2) ter sido aprovado em curso de ensino médio em escola de país no qual o português seja a língua oficial ou, alternativamente, tenha sido aprovado em exame de proficiência lingüística em português
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Ao exigir aprovação em curso de ensino médio em país de língua portuguesa, pode-se ter a certeza da proficiência lingüística do piloto na linguagem falada, o que não ocorre quando se afere a proficiência lingüística através da mera aprovação no exame escrito da ANAC. Exemplo ilustrativo: Falantes da língua espanhola, ao lerem textos impressos em português, compreendem a maior parte do que está escrito, já que podem ler lentamente e sem a influência de sotaques e pronúncias atípicas para seu idioma. No entanto, ao ouvirem o idioma em língua falada, através de uma fonia muitas vezes ruidosa e sem um contexto que auxilia a compreensão, costumam ter muito mais dificuldade. Também acredito que deve ser previsto no regulamento a	Sugestão parcialmente acatada. No caso de licenças concedidas pelos procedimentos normais, já entende-se que o solicitante é proficiente em português haja vista a necessidade de conclusão do ensino médio. Para os casos de validação de licença estrangeira será realizada avaliação durante o exame de perícia quanto a sua capacidade de ler, escrever, compreender a falar a língua portuguesa.

possibilidade da realização de exames de proficiência lingüística em português, quando a ocasião assim exigir. Exemplo: piloto com nacionalidade japonesa, mas dupla-cidadania brasileira herdade dos pais. Ademais, ao abrir-se o regulamento para que abranja pilotos de qualquer nacionalidade, são tipificados na legislação também casos incomuns – mas que fatalmente ocorrerão durante a vigência do mesmo.	

Contribuição n° 2330	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais um máximo de 20 (vinte) horas podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de vôo devidamente qualificado e habilitado	(ii) 40 (quarenta) horas de voo por instrumentos, das quais a sua totalidade pode ser realizada em dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. As horas em simuladores devem ser realizadas sob a supervisão de um instrutor de vôo devidamente qualificado e habilitado.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A restrição de que apenas metade do treinamento IFR possa ser realizado em simuladores encontra-se datada e superada, nos dias atuais. Diversos simuladores, principalmente os de qualificação FSTD, reproduzem os sistemas e a operação de uma aeronave com altíssimo grau de realismo e são inclusive aceitos para a concessão e revalidação de habilitação TIPO. Sendo assim, por que não aceitá-los também para o treinamento IFR? Há de se considerar, também, que a legislação deve prever a evolução tecnológica que certamente ocorrerá nos anos vindouros. É meramente uma questão de tempo até os simuladores mais simples e baratos, que possam ser adquiridos por qualquer escola ou centro de treinamento, reproduzam com extrema fidelidade o vôo de uma aeronave real em todos seus aspectos. Ademais, o treinamento em simulador aumenta a segurança operacional, ao permitir que o postulante à habilitação execute procedimentos de falhas de sistemas e emergências que seriam perigosas e não poderiam ser realizadas em vôos reais. Este modo de instrução deveria ser incentivado pela legislação, e não	Sugestão não acatada. O dispositivo regulamentar encontra-se harmonizado com o dispositivo correlato no LAR 61.

tolhido e limitado pela mesma.	

Contribuição n° 2331	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(2) depois de confirmado o atendimento aos requisitos e o correto preenchimento do formulário, a ANAC deve fornecer autorização ao requerente para realizar o exame de perícia, indicando o profissional responsável por tal verificação, observando-se que:	(2) depois de confirmado o atendimento aos requisitos e o correto preenchimento do formulário, o requerente poderá realizar o exame de perícia, observando-se que:
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A maneira como o texto se encontra atualmente redigido exige o fornecimento por parte da ANAC de autorização para que seja realizado o exame de perícia, o que implica na volta de uma burocracia desnecessária e já abolida pelas vigentes IAC 061-1002 (recheques para pilotos privados com o voo realizado pela escola sem prévia autorização por parte da ANAC) e Memorando Circular número 1325/2010/SSO, datado do dia 13 de Outubro de 2010 - que prevê a realização de voos de cheque e recheque em escolas e centros de instrução previamente à abertura do processo junto à ANAC.	Sugestão parcialmente acatada. O texto será revisto para comportar os procedimentos atualmente praticados.

Contribuição n° 2332	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses;	(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto devem obedecer aos seguintes prazos: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: determinada pela validade das habilitações classe e/ou tipo que o piloto possua, sendo compulsória sua revalidação para as habilitações de tipo e classe multimotor.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Em minha visão não faz sentido, na atualidade, haver uma habilitação IFR desatrelada da aeronave na qual a mesma seja necessária. Uma aeronave monomotor IFR possui, muitas vezes, apenas simples auxílios como VOR e ADF. Um Boeing de última geração possui múltiplos instrumentos, computadores e displays dos mais variados tipos. Ao conceder ao requerente uma habilitação IFR “genérica” e “avulsa” se está averbando uma qualificação que é difícil até mesmo de ser definida em seus requisitos, sem considerarmos o equipamento no qual a mesma é empregada. Exemplos práticos: Deveria ser “cobrado” conhecimento de ILS para todos os pilotos de monomotores simples com IFR na carteira? CAT-I? CAT-II? Navegação por GPS, mesmo quando a aeronave não tem esse recurso? Analogamente: Deveria continuar sendo “cobrado” conhecimento de navegação ADF para pilotos de companhias aéreas?	Sugestão não acatada. A habilitação de voo por instrumentos é uma habilitação relativa a operação e, como tal, não deve ficar atrelada a nenhuma habilitação de classe ou tipo com o objetivo, inclusive, de não levar o piloto ao entendimento errônio de que a operação de voo por instrumentos só poderia ser desempenhada naquela aeronave relativa à habilitação atrelado.

Devido aos conhecimentos e experiência operacional exigidos, acredito ser desaconselhável que a habilitação IFR de um piloto seja uma habilitação desatrelada da aeronave na qual é exercida.	

Contribuição n° 2333	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos, conforme especificado em instrução suplementar: (1) Caderneta Individual de Voo – CIV	(a) Somente serão aceitos para fins de comprovação de experiência de voo os seguintes documentos, conforme especificado em instrução suplementar: (1) Caderneta Individual de Voo – CIV ou registro eletrônico correspondente (CIV eletrônica).
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acredito ser necessário, dados os avanços tecnológicos atuais e vindouros, que seja previsto no regulamento vindouro a utilização de CIVs eletrônicas, que seriam preenchidas e conferidas eletronicamente e enviadas à ANAC pela internet, utilizando-se de sistemas de criptografia e "assinaturas eletrônicas" que garantiriam sua autenticidade. Estes procedimentos exclusivamente "virtuais" já são realizados por diversos órgãos, como por exemplo, as declarações de imposto de renda da Receita Federa. A ANAC deve antever na legislação sua possível utilização.	Sugestão acatada. A previsão do registro eletrônico de horas de voo é um projeto da Agência que será levado adiante, e deve, de fato, ser contemplado no futuro RBAC 61.

Contribuição n° 2334	
Colaborador: Rafael Wambier dos Santos rafael.wambier@anac.gov.br	**Instituição:** ANAC (ASO-CT)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. A hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem referências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC.	(4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. (restante retirado)
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Dados os diferentes “abatimentos IFR” que podem ser gerados pelas horas realizadas em diferentes simuladores e dispositivos de treinamento, creio não ser a melhor opção permitir que sejam somados na mesma coluna das CIVs. Exemplo prático: Um piloto realiza treinamento IFR em um dispositivo de treinamento muito simples, homologado como PC-ATD. Neste caso, 25 horas de instrução abateriam atualmente apenas 10 horas de vôo IFR real. Ao se permitir que as 25 horas sejam lançadas integralmente na coluna “vôo IFR” o piloto poderia ter, por exemplo, 50 horas de vôo por instrumentos lançados em CIV, que “valeriam, na realidade” como 27,3 - se parte delas foi realizada em simulador PC-ATD, parte realizada em simulador FFS e parte em vôo em aeronave homologada IFR.	Sugestão não acatada. As horas realizadas em dispositivo de treinamento serão declaradas, como tal, na CIV o que torna visível todas as horas realizadas: simuladas ou não.

Contribuição n° 2335	
Colaborador: EMERSON ISAAC FELICIANO emersonifelicano@terra.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Modelos de aeronaves, ou seja aeronaves com requisitos mínimos para que o Piloto Privado possa desempenhar com SEGURANÇA suas atividades.	Aeronaves com no mínimo um rádio de transponder para o treinamento de alunos piloto.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Considerando hoje a evolução da tecnológica da aviação e das aeronaves em geral, acredito não ser mais interessante a instituições formadoras de pilotos, em detrimento aos próprios pilotos, utilizarem-se aeronaves que não possuam requisitos mínimos tecnológicos, por exemplo um rádio a bordo. Cito como exemplo o Paulistinha utilizado por vários aeroclubes, aeronave que na maioria das vezes não possuem rádio e nem um mínimo de parte elétrica. Não possuem nem a luz que indica a situação de acionamento no páteo. Uma aeronave extremamente ultrapassada, e que pelo que pesquisei não existem nem peças para a reposição, utilizando em seus motores velhos peças de origem até duvidosas, afinal se não fabricam mais, essa é minha opinião. Aeronaves que não cumprem requisitos mínimos para navegação controlada, ou seja, rádio e transponder, o que o aluno aprende navegando assim, sendo que nossa realidade é essa? Meu filho voava Paulistinha no aeroclube de Sorocaba e o proibi em prol da segurança, principalmente após o infeliz acidente em Bragança Paulista com um paulistinha. Ele me disse as condições dos aviões, aviões que não tinham desempenho satisfatórios em decolagem, ou seja pouca pot6encia de motor demorando a alcançar altura segura. Aeronaves com	Sugestão não acatada. Haja vista a relevância das explanações do usuário, o RBAC 61 tem por objetivo definir requisitos mínimos para certificados e licenças de pilotos, não guardando nenhuma relação direto com os requisitos relativos às aeronaves.

gambearras de rádio (HT), com baterias portáteis, alterando até pesso e balanceamento, aeronaves sem licença de estação entre outras coisas que somente uma fiscalização de documentos e técnica poderiam identificar. É preciso que tais instituições pensem mais na vida, na segurança, que é nosso bem mais sagrado. Espero de alguma forma ter contribuído para a formação de qualidade e com SEGURAÇA de nossos pilotos. Atenciosamente Emerson Feliciano.`.	

Contribuição n° 2336	
Colaborador: Christian Daniel Heimann christiandheimann@yahoo.com.br	**Instituição:** Aeroclube de Eldorado do Sul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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; e	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 110 (cento e dez) 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; e
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
A obrigatoriedade de obter 200 horas de vôo em comando é impossível de aplicar no Brasil em espaço tão curto de tempo. Para que um piloto se forme instrutor de vôo, nos moldes atuais, já é necessário um investimento superior a R$ 60000,00, valor incoerente com a realidade brasileira. Além disso, praticamente não há outra forma de atingir os mínimos de horas de vôo exigidos por empresas aéreas a não ser pela função de instrutor de vôo. A nova proposta irá gerar: um déficit de instrutores; maiores dificuldades para formação de pilotos (piorando a complicada situação atual); necessidade de aumento dos salários dos instrutores para evitar evasão das escolas e por conseqüência a isso, aumento do custo das horas de vôo; aumento do número de escolas em situação irregular; etc.	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o LAR 61.

Contribuição n° 2337	
Colaborador: Ueslei da Silva Lima lima.ueslei@gmail.com	**Instituição:** GOL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 80 (oitenta) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Com duzentas horas de voo em comando, o piloto já vai estar com 300 horas totais, com 300 horas pode entrar em qualquer taxi aéreo, ninguém vai querer ser instrutor, a procura pelos cursos teóricos irão diminuir, e consequentemente terão menos instrutores fazendo com que os presidentes dos aeroclubes aumentem o salário dos instrutores, podendo aumentar o valor das horas de voo. Outro problema é que o piloto que se forma com 150 horas não consegue emprego em lugar nenhum, tendo a instrução geralmente como primeiro emprego. Já dificultaram o treinamento IFR, agora se for pedir 200 horas em comando para o INVA vai ser um caos a instrução no Brasil, a não ser que vocês apresentam algum plano de ação para estimular o primeiro emprego dos pilotos. Aguardo resposta, Ueslei Lima	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o LAR 61.

Contribuição n° 2338	
Colaborador: Sérgio Durval Cunha sergiotaru@gmail.com	**Instituição:** Particular (Consultoria Aeronaútica)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
A ANAC TER CONTROLE DE TODO E QUALQUER CURSO DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL, SEJA DE EQUIPAMENTOS, GROUND SCHOLL, OU QUALQUER OUTRO CURSO INERENTES ÁS ATIVIDADES DE AERONAÚTAS	ANAC TER REGISTRADO NO FILE DE CADA AERONAÚTA, MEDIANTE SEU CÓDIGO DE REGISTRO, TODOS OS CURSOS OU TREINAMENTOS REALIZADOS EM EMPRESAS OU INSTITUIÇÕES HOMOLOGADAS, AFIM DE MANTER ATUALIZADO TODOS OS TREINAMENTOS REALIZADO PELO AERONAÚTA.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
DEVIDO AINDA A FALTA DE ESTRUTURA DE GERENCIAMENTO E CONTROLES DAS QUALIFICAÇÕES DOS AERONAÚTAS, ANAC AGORA COMO NOVO ORGÃO NORMATIZADOR, ORGANIZADOR E FISCALIZADOR, TEM POR NECESSIDADE DE COMPETÊNCIA E ORGANIZAÇÃO, SABER E TER CONHECIMENTO DE TODOS OS CURSOS E TREINAMENTOS REALIZADOS PELO AERONAÚTA, SEJAM ELES TEÓRICOS OU PRÁTICOS, COM O OBJETIVO DE QUANDO A EMPRESA OU O PRÓPRIO AERONAÚTA SOLICITAR UM RESUMO DE SUAS QUALIFICAÇÕES AFINS DE CURRICULO OU CONSULTA POR EMPREGADORES PARA NOVAS CONTRATAÇÕES E/OU PROMOÇÕES.	Não analisado por não haver texto sugerido com alternativa.

Contribuição n° 2339	
Colaborador: Carlos Alexandre Thó e Silva cmtetho@gmail.com	**Instituição:** PCH executivo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
40h de vôo por instrumentos, das quais um máx. de 20h podem ser realizadas em dispositivo de treinamento para simulador de vôo aprovado pela Anac. Instrutor qualificado e halibilitado...	(ii) pelo menos 40 horas de vôo por instrumentos em helicóptero ou avião, das quais: 20 horas de vôo podem ser substituídas por 25 horas de instrução em simulador de vôo ou dispositivo de treinamento de vôo; ou 30 horas de vôo podem ser substituídas por 30 horas de instrução em simulador.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Deixar como está na atual RBHA 61, deste modo o piloto pode optar por fazer um total de 30h em simulador aprovado pela Anac e usar as 30h para abater do total de 40h exigidas e realizar “apenas” 10h de vôo reais em helicóptero (que no caso seria um biturbina). Concordo ainda que as horas IFRH deveriam ser como no exterior, feitas em aeronaves à pistão, desonerando em muito os pilotos.	Sugestão não acatada. Parágrafo alterado com objetivo de simplificar o entendiomento, sem comprometer a qualidade da instrução; e também harmonizar com o disposto no LAR 61.

Contribuição n° 2340	
Colaborador: Carlos Alexandre Thó e Silva cmtetho@gmail.com	**Instituição:** PCH executivo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
50h de vôo como piloto em comando em vôo em rota, das quais, no mínimo, 10htenham sido realizadas em acfts da categoria para a qual é requerida a habilitação de vôo por instrumentos.	50h de vôo em rota, das quais, no mínimo 10h tenham sido realizadas em aeronaves da categoria para a qual é requerida a habilitação de vôo por instrumentos..
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Ora, aí já há uma dificuldade para quem deseja tirar o IFR e o tipo, num Agusta, por exemplo. Não há como receber instrução em um biturbina e anotar as horas como sendo em comando. As horas sempre serão consideradas em duplo comando quando voando em instrução. Só podemos passar a anotar as horas na CIV em comando quando já se é detentor da carteira definitiva da acft. Deste modo, a própria Anac se torna incoerente com a própria solicitação, não dando margem para obter a referida habilitação de IFRH. Por isso o texto deveria excluir o termo piloto em comando em rota.	Sugestão não acatada. O requisito exige que, pelo menos, 10 horas de voo como piloto em copmando em rota tenham sido realizadas em aeronave da mesma categortia, e não do mesmo modelo. No caso dado pelo usuário, então, as 10 horas referidas não precisariam ser realizadas necessariamente em aeronave do modelo Agusta, mas em qualquer helicópetro; as outra 40 horas poderiam ter sido realizadas em avião, por exemplo.

Contribuição n° 2341	
Colaborador: Aruan Rolfsen arurolfsen@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Campinas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
(i) 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;"	Deveríamos continuar com a mesma proposta no que se diz respeito a nossa formação de instrutores de vôo no Brasil.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
200 horas como piloto em comando para poder obter a habilitação de instrutor seria algo quase impossível de realizar, a própria agência prega os autos custos para o individuo se tornar um piloto pronto para ser absorvido para o mercado de trabalho, vamos imaginar agora esse mesmo individuo ter que arcar com mais custos para poder adquirir essas horas a mais para completar as 200! Ou será que estamos pensando que as empresas aéreas vão contratar pilotos com menos de 200 horas de vôo?	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o LAR 61.

Contribuição n° 2342	
Colaborador: ROBINSON SALES ROSA robinson@oi.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 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;	(4) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto: (i) 100 (cem) 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 10 (dez) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Um piloto comercial normalmente não possui experiência suficiente para ingressar no quadro de uma empresa aérea, independente do tipo de operação que ela faça, apenas com 150 horas e uma média de 80 horas em comando que são voadas nos cursos de PP e PC, portanto seria uma covardia, limitar 200 horas em comando como mínimo para o curso de INVA. Devido o alto custo das horas de vôo para pagar os as duas carteiras iniciais e a dificuldade de se conseguir tal emprego como piloto, acredito que um mínimo de 100 horas em comando já seja algo de acordo com as possibilidades financeiras dos alunos e que inclusive reforçariam a base prática do curso de Instrutor de Avião.	Sugestão não acatada. As horas de voo estão harmonizadas com o LAR 61.

Contribuição n° 2343	
Colaborador: Luciano Gerolamo Gomes doutorrino@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Em relação a habilitação de pilotos de aeronaves leves, fica impossível e impraticável a discussão de itens como a inspeção de saúde que cita um CCF de 4° classe que ainda não criado (foi excluído o CMPU ?). também como em relação a classificação de uma aeronave leve (peso abaixo de 750kg ou 600kg)	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não analisado por não haver texto sugerido com alternativa.

Contribuição n° 2344	
Colaborador: Jeferson Carlos da Silva jefersoncsilva@hotmail.com	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
Não aprovação da edição.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Creio que esta edição seria injusta com as pessoas que estão concluindo seus cursos de piloto com o sonho de entrar para uma companhia aérea, tal edição dificultaria muito, pois algumas companhias já estão até querendo abrir seleções interna, então somente os amigos de quem faz as seleções e de quem já trabalha na companhia terão seus lugares garantidos, atraídos por salários e pelo glamour de pilotar uma aeronave de grande porte, e quem estava aqui fora estudando e com muito esforço investindo muito para realizar seu grande sonho de ser piloto em companhia vai ser deixado de fora, pois não conhecerá ninguém dentro de uma companhia que possa ajudá-lo. Conheço muitos amigos que estão estudando em aeroclubes com o sonho de trabalhar em uma companhia e isto provocaria a desistência de muitos alunos em aeroclubes e escolas de aviação, o que seria dos aeroclubes? As companhias aéreas, como irão gerenciar a formação dos pilotos irão monopolizar tal cargo de forma á desvalorizar a mão-de-obra.	Sugestão não acatada, fora de formato, sugestão ou justificativa.

Contribuição n° 2345	
Colaborador: Luiz Edison Outeiro / luizedisonouteiro@hotmail.com	**Instituição:** Aeroclube de Blumenau
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. Não vejo na nova regulamentação nenhuma descrição sobre o funcionamento das Bolsas para Jovens Pilotos.	Inclusão na regulamentação sobre como funcionará a distribuição de bolsas de estudo, sendo feito através de cadastro sócio econômico para que essas bolsas se destinem a jovens que não tem condições financeiras para tirarem licenças. Fazer com que as companhias aéreas, com apoio e controle institucional, façam a formação de jovens pilotos e sejam compensados através de redução ou desconto de impostos federais. Também acreditamos ser importante que o governo incentive e regule, através desse regulamento, o sistema de financiamento estudantil para quem quer estudar aviação. Também acredito ser importante criar parcerias com os institutos federais tecnológicos para que o curso seja incluso nesse sistema e faça parte do plano de desenvolvimento econômico estratégico do governo
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Que todos tem acesso e oportunidade!!! Não existe nada mais justo que isso!!	Sugestão não acatada. As questão sobre bolsas de estudo e outros tipos de incentivos não se configuram como assuntos típicos de Regulamento, que têm por objetivo básico estabeler os requisitos mínimos para determinado assunto. Questões do tipo podem ser muito melhor estabelecidos através de planos, projetos e afins.

Contribuição n° 2346	
Colaborador: **Thomas Milko** / retsuka [retsuka@uol.com.br]	**Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(g) Para planadores: além dos procedimentos apropriados e manobras estabelecidas no parágrafo (d) desta seção, o aluno piloto dever ter recebido instrução de voo antes do voo solo em: (1) inspeção pré-voo do aparelho da linha de reboque, repasse dos sinais e os procedimentos para soltar que se utilizarão; (2) reboque aéreo e em terra ou autolançamento; (3) princípios do desarmado e armado do planador; (4) entrada em estol desde várias atitudes com a recuperação iniciando-se à primeira indicação de perdida e recuperação desde uma perda completa (full stall); (5) planeios em reta, em curva e em espiral; (6) planeio para uma aterrissagem; (7) procedimentos e técnicas para uso das correntes térmicas em sustentação convergente ou de ladeira, como seja apropriado, de acordo com a área da instrução; e (8) procedimentos de emergência que incluam procedimentos de corte da linha de reboque.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Caso a ANAC decida redigir item para criar algo semelhante à licença de aluno piloto para a licença de piloto de planador, então algumas correções são necessárias para adequar a regulamentação ao jargão utilizado efetivamente no meio: Para planadores: além dos procedimentos apropriados e manobras estabelecidas no parágrafo (XX) da seção YY, o aluno piloto dever ter recebido instrução de voo antes do voo solo em:	Sugestão acatada. Texto foi revisto.

(1) inspeção pré-voo do cabo de reboque, seus acessórios e dispositivos conectores, repasse dos sinais e os procedimentos de desligamento que se utilizarão; (2) reboque aéreo ou no solo (guincho, veículo automotivo ou outros meios); (3) princípios de montagem e desmontagem do planador; (4) entrada em estol a partir de várias atitudes com a recuperação iniciando-se à primeira indicação de perda e recuperação a partir de uma perda completa (full stall); (5) planeios em reta, em curva e em térmica; (6) planeio para uma aterrissagem; (7) procedimentos e técnicas para uso das correntes térmicas, ascendentes orográficas de colina ou de convergência de massa de ar, como seja apropriado, de acordo com a área da instrução; e (8) procedimentos de emergência que incluam procedimentos de rompimento do cabo de reboque.	

Contribuição n° 2347	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Voo pairado e voo estacionário querem dizer a mesma coisa?	Usar somente voo pairado em todo o texto do RBAC61, já que é o termo mais usual
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Na revisão final do RBAC61, sugerimos que sejam empregados termos já utilizados em outras publicações aeronáuticas. Uma vez escolhido o termo é bom que ele seja utilizado em todo o texto. Voo pairado e voo estacionário apareceram em situações diferentes, aparentemente com o mesmo significado.	Sugestão acatada.

Contribuição n° 2348	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Sugestões:	Supõe-se que uma vez que o RBAC61 esteja sendo submetido a uma consulta pública, estaria pronto para aprovação, caso não houvesse o registro de qualquer manifestação. Neste particular seria muito importante que a redação tivesse passado por criteriosa revisão gramatical, incluindo acentuação, uso de vírgulas, construção lógica de frases. Há um ponto muito importante que merece ser destacado: o uso de termos e expressões que não constam do jargão aeronáutico vigente no país. Como não há referência aos documentos tomados como base para a elaboração do RBAC61, em alguns casos ficou impossível saber a que o legislador se referia.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada, fora de formato, sugestão ou justificativa.

Contribuição n° 2349	
Colaborador: Ruy Flemming / ruyflemming@uol.com.br	**Instituição:** ABRAPHE – Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Sugestões:	É fato que a versão anterior, e ainda em vigor, carecia de uma reformulação geral há muitos anos, já quem não atendia as necessidades da aviação civil brasileira. Nesta nova versão, agora denominada RBAC61, há modificações complexas de conceito e procedimentos que, se por um lado beneficiarão a aviação, por outro poderá comprometer seriamente sua rotina diária. Estamos todos pautados na mesma premissa de garantir a segurança de nossas operações. Há de se encontrar o necessário equilíbrio para que os voos possam acontecer e acontecer de forma segura. Como primeira sugestão gostaríamos de registrar a importância de uma discussão mais ampla sobre o presente Regulamento, com a participação de diversas entidades representativas de pilotos, empresas aéreas, sindicatos, escolas e aeroclubes. A segunda sugestão é que seja prorrogado o prazo que se extingue de forma a garantirmos um perfeito entendimento de todas as particularidades que envolvem o RBAC61. Como última sugestão deste primeiro formulário, acreditamos ser de fundamental importância uma segunda audiência pública antes que a publicação ocorra definitivamente. Uma ferramenta importaníssima que deve ser considerada é a figura do piloto-estagiário, ou qualquer outro nome que se pretenda atribuir. Ao mesmo tempo em que a autoridade aeronáutica garante que um piloto está pronto para exercer suas funções remuneradas e transportar cargas e passageriors ao receber sua licença de PC, o

	mercado diz que falta-lhe experiência. A solução seria adotar a possibilidade de atuar como piloto-estagiário, a exemplo do que ocorre em outras profissões, para que o futuro profissional da aviação possa progredir em experiência e conhecimento até que seja contratado. Dividir a cabine de uma aeronave single pilot com um piloto experiente, mesmo que não seja habilitado nela, certamente vai garantir um avanço importante na progressão da carreira Poderíamos discutir esse assunto e apresentar-lhes nossas sugestões para que faça parte da nova redação do RBAC61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Sugestão não acatada. Não há previsão de tal função a bordo em nenhuma das principais legislações internacionais usadas como balizadores e referências para a confecção da proposta de texto do RBAC 61.

Contribuição n° 2350	
Colaborador: João Lúcio Chaves de Melo / chavesjlm@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube do Estado de Minas Gerais
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** 1
. (3) instrução: (i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico-prático realizado de acordo com o estabelecido no programa de treinamento aprovado pela ANAC do fabricante da aeronave, do centro de treinamento ou da empresa operadora da aeronave, conforme aplicável;	(i.1) o curso prático pode ser realizado no tipo de aeronave aplicável e/ou em simulador da mesma, das classes C e D, desde que certificado pela ANAC ou autoridade aeronáutica estrangeira reconhecida pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Considero importante que fique claro que a instrução prática para aquisição da experiência necessária pode ser feita em vôo real ou em simuladores certificados pela ANAC.	Sugestão não acatada por não ser pertinente. A possibilidade e, até mesmo, a obrigatoriedade da utilização de simuladores para os cursos estará disposta no programa de treinamento a ser seguido, de acordo com cada caso.

Contribuição n° 2351	
Colaborador: João Lúcio Chaves de Melo / chavesjlm@gmail.com	**Instituição:** Aeroclube do Estado de Minas Gerais
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. ASPECTO NÃO PREVISTO – PROPOSTA A contagem de horas de vôo para pilotos operando aeronaves TIPO ou MLTE, certificadas para um piloto, quando operando com dois pilotos deverá ser registrada como horas de piloto e copiloto de acordo com a operação realizada.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
É uma prática muito normal no Brasil operadores do RBHA91 que utilizam sempre, por razões de segurança, dois pilotos em aeronaves TIPO, principalmente. Muitos desses operadores utilizam-se de dois pilotos habilitados em comando. Assim, fica clara a necessidade de se discutir o assunto e o estabelecimento de um critério para contagem das horas de vôo para os pilotos que operam como copiloto em aeronaves “single pilot”, considerando-se que tal experiência é agregada ao piloto e não pode ser desprezada.	Sugestão não acatada. A contagem de horas de voo de acordo com o posto a bordo e operação desempenhada seguem as normas disposta no Anexo 1 da ICAO.

Contribuição n° 2352	
Colaborador: HENRIQUE LOPES / howex85@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. O texto propõe que ao invés de iniciar os estudos seguindo a formação tradicional (retirando na ordem as licenças de piloto privado, piloto comercial e piloto de linha aérea),	Todo funcionário de Cia Aérea deveria fazer o mesmo caminho dos pilotos privados e comerciais. À partir daí (com 150h) se a empresa quisesse incentivar com abatimento de horas de vôo acho justo mas se proposta for aprovada acabará com 2 setores: aeroclubes e faculdades de aviação civil.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
As empresas aéreas não contratarão mais profissionais de aeroclubes e táxi aéreo, somente darão oportunidades a aeronautas ou aeroviários da própria cia. Pessoas que muitas vezes nem vocação tem mas que se tiverem que fazer somente uma prova, simulador e provavelmente abatimento nas horas de vôo chegarão muito mais fácil que milhares de pilotos que existem nos aeroclubes.	Não analisado por não haver referência ao(s) item(ns) reclamados.

Contribuição n° 2353	
Colaborador: Hugo Andrade Nevares / hugo_nevares@yahoo.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. PROPOSTA DE EDIÇÃO DO REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL (RBAC) 61 - LICENÇAS HABILITAÇÕES E CERTIFICADOS PARA PILOTOS	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Concordo plenamente que as cia. aéreas possam qualificar a sua mão de obra para piloto de avião. O mercado está cada vez maior e todos sabem que neste ritmo não teremos pilotos suficiente. As bolsas irão melhorar e a RBAC 61 irá melhorar ainda mais. Faço curso de PP desde 2006 e creio que vou acabar agora neste ano. É muito complicado para quem não tem um papai com muito dinheiro para banca o curso. Esse é o meu objetivo profissional e com o suor do meu trabalho luto para pagar as horas de voo e ter tempo para executá-las. Com isso, outros casos assim como o meu, terão a oportunidade de conseguir entrar em uma empresa e ter o curso. Isso vai ajudar a população e consequentemente o crescimento do Brasil, nossa pátria amada.	Não analisado por não haver referência ao(s) item(ns) reclamados.

Contribuição n° 2354	
Colaborador: João Jacques Green / geral@tradewinds.com.br	**Instituição:** ASES PARTICIPAÇÕES LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
. Repudio na íntegra as propostas de alteração, de vez que devem ser discutidas mais amplamente com toda a categoria profissional através do Sindicato Nacional dos Aeronautas e das Associações de Pilotos.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não há como desenvolver um Regulamento novo, com paradigmas novos, sem que o assunto seja amplamente discutido em audiências públicas com o segmento diretamente interessado: os pilotos brasileiros, devidamente representados através de seu Sindicato Nacional dos Aeronautas e das respectivas Associações de classe.	Não analisado por não haver referência ao(s) item(ns) reclamados.

Contribuição n° 2355	
Colaborador: Cleber Teixeira Mansur / abraphe@abraphe.com.br	**Instituição: ABRAPHE / Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
.	Há muito a comunidade aeronáutica brasileira carece de informações precisas e claras quanto às exigências para concessão de licenças, habilitações e certificados e suas revalidações. O RBHA 61, atualmente vigente, não contempla todas as situações, o que acarreta em dificuldades para os pilotos prosseguirem em suas atividades por interpretações distintas da legislação. O cenário para uma nova redação do referido regulamento não poderia ser mais propício. A Audiência Pública 26/2010 pretende preencher essa lacuna, mas ainda carece de uma discussão mais ampla. Foram encontradas as seguintes inconsistências importantes na redação do RBAC 61: - Terminologia fora dos padrões aeronáuticos vigentes, com introdução de neologismos e termos incompreensíveia. - Conflito entre diferentes legislações. - Não estabelecimento de prazos para a implementação de novos requisitos, o que impede uma adequação do mercado e compromete a continuidade das operações. Por outro lado, alguns conceitos novos foram muito bem vindos, como é o caso do MPL, porém: - Sua abrangência deve incluir também os helicópteros, o que permitirá suprir a crescente demanda por pilotos. - Os requisitos da MPL merecem ser mais bem discutidos. O RBAC 61 não foi suficientemente abrangente no seguinte

	aspecto: - Há de se discutir propostas de mecanismos que garantam uma conexão entre a escola de formação e o mercado de trabalho, já que é grande o número de pilotos que se formam PC (Piloto Comercial) e não conseguem uma colocação. Esse assunto é especialmente importante num momento em que a aviação mundial aponta para um déficit de profissionais qualificados. Vale ressaltar que a carreira de um piloto na aviação comercial, que é o foco principal das ações da ANAC, passa necessariamente, pela aviação de pequeno porte e não há como supri-la sem o devido apoio à instrução aérea e aviação geral. O funcionário da ANAC deve ter o respaldo adequado ao expedir uma licença, habilitação ou certificado. O usuário deve ter condições de saber com clareza quais serão os requisitos que deverá cumprir em todas as situações, inclusive quanto a sua evolução na carreira. Quando o RBAC 61 atender estes dois lados, não haverá atrito e o andamento dos processos fluirá da forma que todos esperamos. Pelos motivos acima descritos, solicitamos que o prazo para a Audiência Pública seja estendido por mais seis meses. Quanto às Audiências Públicas, sem dúvida é um grande avanço e estarem inseridas no campo " transperência" deixa bem claro qual é o objetivo da ANAC. Há um porém, consideramos fundamental termos um retorno de nossas sugestões, antes da publicação definitiva do regulamento. Estamos certos de que nossos argumentos serão considerados em sua tomada de decisão.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não analisado por não haver referência ao(s) item(ns) reclamados.

Contribuição n° 2356	
Colaborador: Valtecio Alencar / valtecio@springcom.com.br	**Instituição: AERO MAGAZINE**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
.	Problemas no RBAC 61 Regulamentos que estabelecem requisitos para a concessão de licenças de pilotos e instrutores de voo no Brasil contêm graves erros de redação. Os novos regulamentos que estabelecem requisitos para a concessão de licenças de pilotos e instrutores de voo no Brasil, submetidos a consulta pública pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), contêm graves erros de redação. O problema pode se tornar ainda mais crítico porque o prazo final da consulta pública da ANAC é no próximo dia 18. O RBAC 61 (Regulamento Brasileiro de Aviação Civil) veio para substituir o RBHA (regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica) de mesmo número. Trata-se de um documento fundamental para qualquer aeronavegante. Especialistas em instrução consultados por Aero Magazine dizem que a versão original (RBHA 61) pecou por ter sido uma tradução apressada e mail feita do regulamento norte-americano FAR 61 (Federal Aviation Regulations), tamanha a quantidade de problemas de interpretação que existiam e as conseqüentes zonas de atrito entre ususários e autoridades aeronáuticas. O RBAC 61, pelo visto, possui todos os ingredientes para dar continuidade a esta indesejável tradição. É fato que o novo regulamento proposto pela ANAC contém avanços e modificações muito importantes, como a criação de uma nova licença, o MPL, ou Licença de Piloto de Tripulação Múltipla , que sem qualquer dúvida coloca o Brasil na dianteira da formação e instrução de pilotos. Porém, pilotos e

	instrutores concordam que o MPL deveria ter sido mais amplamente discutido, da mesma forma que alguns requisitos fundamentais para pilotos, instrutores e checadores. “ As mudanças são de tal monta que, se forem todas aplicadas ao mesmo tempo, sem o cuidado de estipular um prazo para a fundamental adaptação, teremos sérios problemas para a continuidade dos vôos na aviaçãobrasileira,” , afirma um piloto e instrutor, com experiência de mais de 20 anos de profissão, que pede para não ter seu nome divulgado. Segundo ele, cria-se, assim, um cenário perfeito para a vinda de estrangeiros, que certamente são formados sem o nível de exigências que será aplicado aqui. Alguns trechos do RBAC 61 são simplesmente incompreensíveis, dados os problemas de tradução e a falta de cuidado em usar termos aeronáuticos. Veja alguns exemplos: - Aproximações perdidas desde a aterrisagem em aproximação estacionária, e desde a aproximação final (helicópteros); - Procedimentos de aterrisagens forçadas, iniciadas desde: uma decolagem, durante a subida inicial; desde o voo de cruzeiro; e desde a descida e no trânsito de aterrisagem; - aproximações suaves e escarpadas até a aterrisagem estacionária (helicópteros); - decolagens com menor ângulo de razão de subida; - decolagensde pistas de aterrizagens curtas e juntas, aproximações e procedimentos de aterrissagens em vento cruzado; - para aqueles alunos pilotos de que desejem as atribuições de voo noturno, os procedimentos de voo noturno incluindio decolagens, aterrissagens, passadas compridas e navegação VFR.

	Portanto, diante de uma questão tão importante como esta, não resta outra solução que nãoseja prorrogar o prazo da consulta pública para que a comunidade aeronáutica possa debater de maneira adequada as principais mudanças propostas no RBAC 61.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não analisado por não haver referência ao(s) item(ns) reclamados.

Contribuição n° 2357	
Colaborador: **Thomas Milko /** retsuka [retsuka@uol.com.br]	Instituição: Federação Brasileira de Voo à Vela
Colaborador:	Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1
.	Acertadamente a ANAC vem procurando aperfeiçoar a lógica e conseqüente redação dos novos regulamentos às diretrizes de uniformização, segurança e eficiência presentes na conveção de Chicago. De maneira geral adota-se, no mundo, a estrutura e a redação das regras FAR/CFR dos Estados Unidos da América, devido à experiência acumulada pelo país na gestão de aviação civil e pelo volume potencial de economicidade que isto representa. NO ENTANTO, para o caso específico de planadores e motoplanadores, as autoridades aeronáuticas e de aviação civil com notória especialização, conhecimento e experiência não são as norte-americanas, mas as européias. De fato, todo importante desenvolvimento tecnológico e a mais forte utilização das mesmas nos últimos 90 anos (isso mesmo, 9 décadas), tem se dado em torno de realidades européias. Mesmo nos Estados Unidos da América, a imensa maioria da frota de planadores e motoplanadores é de fabricantes europeus e também é assim no resto do mundo, inclusive no Brasil. Não sem razão que, à época, mesmo sendo mais conveniente a padronização com as regras FAR, o Brasil adotou para as aeronaves tipo planador e motoplanador as regras originadas da OSTIV – Organisation Scientifique ET Technique Internationale Du Vol à Voile, que mais tarde deram origem às regras JAR, hoje refletidas nas CS22 da EASA. Aqui estamos, editamos,

	acertadamente, o RBHA 22, com base no JAR/CS-22. Como os Estados Unidos da América conviveram com esta realidade nas últimas décadas? Não havia, como ainda não há, regulamento FAR específico para certificação de planadores e motoplanadores. Na verdade, a imensa maioria dos planadores e motoplanadores voam nos EUA SEM CERTIFICADOS DE TIPO, enquadrados em categoria experimental para exibição ou competições aéreas. Apenas MUITO RECENTEMENTE , por questões de custos de seguros, uma parte dos usuários norte-americanos passou a exigir da FAA – Federal Aviation Administration que parasse de negar a eles a emissão de certificados de aeronavegabilidade NORMAIS (baseados em um certificado de tipo). A FAA passou a atender esta parcela de usuários através da certificação de planadores e motoplanadores através do FAR 21/CFR, mencionando como base técnica a regulamentação JAR/CS-22, que não é oficialmente reconhecida no país. Portanto, no atual arcabouço jurídico dos Estados Unidos da América, o operador de uma aeronave tipo planador ou motoplanador PODE ESCOLHER o enquadramento que pretende dar ao certificado de aeronavegabilidade com que vai voar. Operações comerciais, raras no resto do mundo, mas mais comuns nos EUA, geralmente optam pela certificação com base no FAR 21 / CFR. Operadores privados, por sua vez, por terem muito menor exposição ao risco legal, que não necessitam das mesmas coberturas de seguro, optam pelo enquadramento tradicional utilizado há décadas pela FAA, solicitando e obtendo um certificado de aeronavegabilidade experimental, com enquadramento em exibição e/ou competições aéreas. Portanto, NO CASO ESPECÌFICO DOS PLANADORES E

	MOTOPLANADORES, a mimetização no Brasil da abordagem utilizada nos EUA, isto é, de não utilizar um conjunto específico de requisitos (RBHA/RBAC22) deveria ter sido precedida ou acompanhada de uma série de modificações nos demais regulamentos, de maneira a garantir não apenas a razoabilidade operacional e econômica aos usuários deste tipo de aeronave, mas principalmente para a correta adequação dos requisitos técnicos OPERACIONAIS (RBHA-RBAC 91), e de HABILITAÇÔES (RBHA-RBAC 61) às carcterísticas específicas dos planadores e motoplanadores, em muitos pontos diferentes dos aviões, incontestavelmente a base lógica utilizada para a redação de muitas das regras da aviação. A maior expertise européia na área de planadores, quando comparada às práticas norte-americanas, se reporduzem de maneira análoga nos requisitos para habilitação de pilotos.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
	Não analisado por não haver referência ao(s) item(ns) reclamados.

Contribuição n° 2358	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(3) Instrução: (i) Ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico-prático realizado de acordo com o estabelecido no programa de treinamento aprovado pela ANAC do fabricante da aeronave, do centro de treinamento ou da empresa operadora da aeronave, conforme aplicável;	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
IMPOSSIBILITARÁ A OBTENÇÃO DA LICENÇA IFR HELICÓPTERO Primeiro Problema, os fabricantes de aeronaves não determinam quais são os mínimos para que um piloto possa voar em suas aeronaves. Eles delegam esta tarefa a Centros de Treinamento como a Flight Safety, CAE, Rotorsim, Helisim, etc. Estes centros de treinamento elaboram um programa de treinamento baseados na complexidade da aeronave e vendem os serviços de treinar os pilotos, inicialmente e periodicamente. Para que as empresas operadoras de offshore possam ministrar um treinamento é necessário que tal treinamento esteja previsto em seu Programa de Treinamento, porém ele deverá ser exatamente igual ao previsto pelo fabricante da aeronave (leia-se Flight SAfety, CAE, Rotorsim, Helisim, etc), que desprendeu tempo e dinheiro na elaboração de tais programas de treinamento e é exatamente da venda destes serviços que apura os seus lucros e rendimentos.	Não analisado por não haver texto sugerido com alternativa.

Por esse motivo você deve imaginar o quão difícil é de se conseguir um programa de treinamento destas aeronaves. O do Agusta A109, porém questionei o centro de treinamento da Agusta e me foi informado que para este modelo também é pré-requisito que o piloto possua habilitação de IFR, ou seja: Se um piloto somente poderá checar definitivamente IFR em uma aeronave bimotor, e se para realizar o treinamento a fim de obter a habilitação tipo desta aeronave é pré-requisito que o piloto possua habilitação IFR, os pilotos brasileiros com habilitação IFR estão com os dias contados, pois a partir de um futuro muito próximo, conforme informado pelos mesmos todos os operadores, independentemente do regulamento que o rege, deverá cumprir o treinamento previsto pelo fabricante das aeronaves.	

Contribuição n° 2359	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
	PLA e PLH – possuírem a prerrogativa de ministrarem instruções de adaptação ´tipo´, para pilotos Comerciais.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Essa prerrogativa na atualizade é praticada, somente podem ser ministradas instruções práticas, por Instrutores e por PLA. Devemos apreciar e valorizar a experiência obtida pela maior graduação obtida por um piloto.	Sugestão não acatada. Devemos apreciar a valorizar a competência do instrutor obtida através dos treinamentos e exames que compõem o processo de certificação para habiltação de instrotor de voo.

Contribuição n° 2360	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1**
	2) conhecimentos teóricos: (i) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 12 (doze) meses, curso teórico para tipo da aeronave (ground school) aprovado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Os grounds serem aprovados em escolas de aviação no Brasil, por fabricantes e quando não existirem escolas aplicados por PLH.	Não analisado por não ter sido possível identificar a seção ou parágrafo referenciado pelo usuário.

Contribuição n° 2361	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
AERONAVE DECOLAGEM VERTICAL	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
TODO HELICÓPTERO, possui a características de decolagem vertical, então essa nomenclatura ou denominação não é pertinente, causará discussões.	Sugestão acatada. O termo será alterado para “aeronave de sustentação por potência” para padronização com o definição constante do RBAC 01.

Contribuição n° 2362	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.81 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto privado (2) Categoria helicóptero: (E) 3 (três) horas de instrução em voo noturno, que inclua: (1) 1(um) voo de travessia de mais de 100 NM ((cem milhas náuticas)(180km (cento e oitenta quilômetros)) de distância total; e (2) 10 (dez) decolagens e 10 (dez) aterrissagens completas, onde cada aterrissagem envolverá um voo no circuito de tráfego do aeródromo.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Na ICA 100-12, não permite o voo noturno de Helicóptero fora de área Terminal, área muito inferior ao exigido, então no texto anexo impossibilitará a obtenção do PCH. Não existe o seguinte termo: ´voo de travessia´ 100 Mn = 185,2 Km, não 180 Km.	Será estudada nova proposta de texto.

Contribuição n° 2363	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.27 Contagem 1 registro de horas de voo: (c) 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 copiloto de uma aeronave certificada para voar com copiloto, deve registrar integralmente as horas de voo nesta função. (d) Para fins de contagem das horas de voo, para a concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como copiloto de uma aeronave certificada para voar com somente um piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um copiloto que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinqüenta por cento) do tempo de voo na função de copiloto.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Acredito ser um avanço, aeronave ´single pilot´, poderem utilizar um segundo piloto para obtenção de horas de experiência, mas poorque 50%, não é justificável.	Não analisado por não conter texto sugerido. Contudo, o requisito apresenta conformidade com o Anexo 1 item 2.1.9.2.

Contribuição n° 2364	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
Registro de horas, segundo a o código brasileiro aeronáutico, devem ser registradas as horas de voo.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Na atualizade, não é cumprida a legislação, pois não se registra mais as horas de voo.	Não analisado por não conter referências e por não haver sugestão.

Contribuição n° 2365	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
61.29 Caderneta Individual de voo – CIV (4) Hora de voo por instrumentos: (i) um piloto deve registrar como hora de voo por instrumentos aquela realizada por referência exclusiva aos instrumentos da aeronave, sem pontos externos de referência, em condições de voo reais ou simuladas. À hora de voo por instrumentos pode ser computada, também, quando um piloto opera, sem refrências externas, um dispositivo de treinamento para simulação de voo aprovado pela ANAC. Os registros devem incluir o local e o tipo de cada aproximação por instrumentos realizada e , se aplicável, o nome do piloto de segurança para cada voo por instrumentos simulado.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Existem vôos Instrumento durante um voo em rota, não necessariamente só se pousa ou decola instrumento, essas horas devem ser computadas, não podem sem excluídas.	Sugestão não acatada por não ser pertinente. Todo o período de tempo do voo realizado com referências exclusivamente aos instrumentos da aeronave poderá ser computada e registrada como voo por instrumentos.

Contribuição n° 2366	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
D) utilização e verificação do estado de funcionamento dos equipamentos e dos sistemas das aeronaves (F) procedimentos para a manutenção da estrutura, dos diversos sistemas e dos grupos motopropulsores das aeronaves; e (G) quando se tratar de licença para helicóptero ou aeronave de decolagem vertical, a transmissão (caixa de redução) quando for aplicável.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Não é prerrogativa dos PLH e PLA, efetuarem: procedimentos para manutenção da estrutura de ´nenhum componente da aeronave´.	Sugestão não acatada. Os itens estão harmonizados com o LAR 61. Além disso, o requisito não visa a execução de procedimentos, mas somente ao conhecimento teórico sobre os procedimentos pertinentes.

Contribuição n° 2367	
Colaborador: Marcelo Alexandre /cmtemarceloalexandre@uol.com.br	**Instituição:**
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	**TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO** **1**
(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 e exame de perícia. Para estar qualificado a operar outra aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação de tipo deverá ter recebido a instrução necessária, com instrutor devidamente habilitado e qualificado, para realizar a operação de forma segura, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o instrutor deve declarar que om piloto encontra-se em condições de operar a aeronave com segurança.	
JUSTIFICATIVA	**ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO**
Essa restrição criará novas habilitações: Por exemplo: R 22 e R 44, são máquinas com habilitações iguais, que existira então restrição Outro exemplo: A 109 C, A 109 S e A109 E, todas com as mesmas habilitações A109, são máquinas que cumprem mais de 90% de similaridade, por isso a mesma habilitação, agora nesta colocação anterior, serão habilitações diferentes. Eu possuo e já operei os três modelos A109, com esta legislação diminuirá as possiblidades de emprego, aumentará o custo de ´checks´, que é um problema da ANAC a falta de checadores e dificultará uma situação que opera com total normalidade.	Sugestão não acatada. Dependendo do grau de similaridade entre modelos, poderá ser realizada transição/migração de uma habilitação para outra apenas com treinamentos específicos/ de diferentças, sem necessidade de realização de exame de perícia. As definições de agrupamentos de habilitações será definida através de Instrução Suplementar a ser publicada juntamente com o novo RBAC 61.