



Contribuições referentes à Audiência Pública nº 08/2017

Proposta de emenda ao Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”.

A Audiência Pública foi realizada no período de 31 de julho a 30 de agosto de 2017, durante o qual foram recebidas **3 contribuições**.

Processo nº 00058.503277/2016-08

Dezembro/2019

CONTRIBUIÇÃO Nº 1	
Identificação	
Autor da Contribuição: Sabrina Fernandes de Oliveira Migon Instituição: Helibras	Documento: Minuta do RBAC nº 61 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: 61.215 Revalidação de habilitação de tipo Tipo de Contribuição: Inclusão Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: (e) Caso haja habilitações de classe averbada na mesma licença: (1) a concessão ou revalidação da habilitação de tipo de helicóptero revalida as habilitações de classe helicóptero multimotor, monomotor a turbina e helicóptero monomotor convencional.	
Justificativa: O nível de exigência para concessão/revalidação de uma habilitação de Tipo de Helicóptero se sobrepõe ao nível de exigência para revalidação de uma habilitação de classe multimotor e/ou monomotor. Se para revalidação de classe o procedimento já é admitido, não haveria sentido em não admiti-lo também para concessão/revalidação de Tipo de Helicóptero. A exigência de realização de processos diferentes para revalidação da habilitação de Tipo e de Classe quando falamos de helicópteros trazem um custo desnecessário ao regulado além de aumentar a burocracia/processos ANAC, sem nenhum benefício efetivo para o nível de segurança operacional.	
CONTRIBUIÇÃO Nº 2	
Identificação	
Autor da Contribuição: Odete Medeiros Instituição: CAE	Documento: Minuta do RBAC nº 61 Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Tipo de Contribuição: Arquivo anexo: Não
Contribuição	
Texto sugerido para alteração ou inclusão: Com intuito de contribuição para Emenda 07 do RBAC 61 ou outra emenda futura, segue anexo um tema já praticado pelo FAA que ainda não temos no Brasil.	
Justificativa: Não preenchido. No entanto, o autor da contribuição encaminhou como anexo a <i>Order 8900.1 CHG 297, VOLUME 3 GENERAL TECHNICAL ADMINISTRATION, CHAPTER 62 THE AIRLINE TRANSPORT PILOT CERTIFICATION TRAINING PROGRAM, Section 1 Airline Transport Pilot Certification Training Program Approval Process for 14 CFR Parts 121, 135, and 142.</i>	
CONTRIBUIÇÃO Nº 3	
Identificação	
Autor da Contribuição: Daniel Assis de Souza Instituição: Just In Táxi Aéreo Ltda.	Documento: Minuta do RBAC nº 61

	<p>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: Gostaria de sugerir a ANAC a flexibilização de Check de PLA em aeronaves pertencentes a Táxis Aéreos e Empresas aéreas. Atualmente só é possível realizar check de Piloto de Linha aérea em aeronaves Multimotoras.</p> <p>Tipo de Contribuição: Inclusão</p> <p>Arquivo anexo: Não</p>
<p>Contribuição</p>	
<p>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</p> <p>No item 61.131 do RBAC 61 não é exigido que o candidato a licença de Piloto de Linha aérea na categoria avião tenha carteira de multimotor ou tenha experiência neste tipo de aeronave, porém no item 61.143 (c) é solicitado para a categoria avião que este seja multimotor. Gostaria de sugerir a flexibilização do item 61.143 (c) que no caso de aeronaves pertencentes a empresas que operam segundo RBAC 135 e 121 que o Check de PLA seja realizado em aeronave monomotor com motor a turbina ou a reação.</p>	
<p>Justificativa:</p> <p>Em linha práticas, no requisito atual, um comandante pode realizar o check em uma aeronave na categoria MLTE com sistemas escassos e ultrapassada, como o Piper Sêneca 1 mas não pode realizar o check de PLA em uma aeronave moderna movido a turbina com motor turbohélice, utilizada inclusive em linhas aéreas no mundo todo, como o Cessna Caravan (C208B). Além disso, o treinamento requerido em um aeroclube ou aeronave pertencente às prerrogativas do RBHA 91 é infinitamente menor que as requeridas para um comandante operando sob regras do RBAC 135 e 121. O que atualmente ocorre nos táxis aéreos no Brasil que operam Caravan, ou outra aeronave monomotor turbohélice de boa performance, é que um Comandante Piloto Comercial que opera uma aeronave com capacidade para até 09 passageiros + 02 tripulantes, como o Cessna Caravan e Pilatus, seja obrigado a realizar o check de PLA em uma aeronave de aeroclube antiga e sem muitos recursos apenas pelo fato desta aeronave possuir dois motores, mesmo que convencionais. Isto reduz a segurança de voo, pelo fato do Comandante ter que voar uma aeronave que não está familiarizado pelo fato de ter que possuir a carteira de Piloto de Linha Aérea exigido por muitas empresas e seguradoras no Brasil.</p> <p>Esta exigência de o check de PLA ser em aeronaves apenas Multimotoras é ultrapassada, até porque aeronaves a turbina monomotoras, também possuem sistemas e check lists complexos que suprem a necessidade de mostrar os procedimentos em caso de falha de motor. Além do Cessna Caravan, outras aeronaves entram nesta categoria como <i>EADS Socata TBM-700/850</i> (TBM 700-A, TBM 700-B, TBM 700-C1, TBM 700-C2 e TBM 700-N) e <i>Pilatus PC-12 Series</i>.</p> <p>Estas aeronaves voam em níveis iguais aos operados atualmente pelas cias aéreas e possuem sistemas tão complexos quanto aos das cias aéreas, porém não se pode realizar o check de PLA nestas pelo simples fato de serem monomotoras, que ao meu ver é uma classificação muito generalizada para um check de PLA em aeronaves movidas a turbina, como classifica o RBAC 01.</p>	