



## **Contribuições referentes à Audiência Pública nº 24/2017**

**Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 (RBAC nº 60), intitulado “Requisitos para Qualificação e Uso de Dispositivos de Treinamento para Simulação de Voo”**

A Audiência Pública foi realizada no período de 3 de novembro a 4 de dezembro de 2017, durante o qual foram recebidas **20 contribuições**.

Processo nº 00065.097284/2014-06

**Fevereiro/2020**

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 1</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Manolo Curie Suarez <b>Instituição:</b> Qatar Airways	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> -
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Incluir como em ICAO a possibilidade de renovar o tipo já na licença ANAC por aviadores que trabalham em companhias no exterior, onde somos submetidos a treinamento e check em simulador homologado pela ICAO FAA JAA EASA e pela Boeing/Airbus. Enviando por email a copia do check de simulador e a ANAC aceitar esse cheque como sendo documento necessário para renovar o tipo anualmente. Antigamente era feito assim assim como o exame medico, temos muitos aviadores no exterior que nnao podem se deslocar ao Brasil para fazer o exame medico porém temos exames médicos da ICAO e FAA renovados todos os anos... Muito obrigado pela oportunidade de expressar as necessidades de Brasileiros que não trabalham no Brasil.	
<b>Justificativa:</b> Impossibilidade de Brasileiros trabalhando no exterior de fazer simulador na CAE em Guarulhos. Tendo feito treinamento no exterior e check todos os anos.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 2</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fabrício Luiz <b>Instituição:</b> -	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> -
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Boa tarde Senhores. Faço um apelo às autoridades que determinaram o Recheque para pilotos em aeronaves Tipo em Simuladores de Vôo fora do país. Eu como muitos pilotos, pais de família, estamos desempregados, impossibilitados de fazermos freelancer devido essa norma estabelecida. Hoje os empregos são poucos na aviação devido a essa crise instaurada, porém vínhamos mantendo as carteiras em dia com a esperança de encontrarmos uma nova oportunidade de trabalho na aviação. Agora isso acabou, os custos são muito altos para renovar as carteiras Tipo no simulador. Sempre rechemos em aeronaves e nunca tivemos problema com isso. Portanto peço uma reflexão sobre esse assunto.  Obrigado Cmte Fabricio	
<b>Justificativa:</b> -	

**CONTRIBUIÇÃO Nº 3**

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 24/2017  
Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 (RBAC nº 60)

<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Danilo Mendes Pereira <b>Instituição:</b> -	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> -
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Concordo com o simulador para o cheque inicial em todos os modelos. Revalidações poderiam ser realizadas nos respectivos equipamentos aos quais os detentores já possuam. Desde já obrigado  Cmte Danilo	
<b>Justificativa:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 4</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Juarez da Silva, Rodrigo Rodrigues, Manoel Nunes Neto, Rafael Marques, Alexandre Marques Fernandes, Rodrigo Gonçalves <b>Instituição:</b> -	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> -
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Incluir também os Simuladores Homologados pela Autoridade Estrangeira , na qual o Piloto é empregado .  Convalidar o CHT (TIPO e IFR ) ( Type Rating ) os exames de proficiencia realizado pela Empresas Aérea estrangeira em Simuladores da Empresa Aérea homologados pela Autoridade de Aviação Local .  CONVALIDAR o Type Rating. , Apenas para as Empresas Areas Estrangeiras SIGNATÁRIAS ICAO- FAA - EASA.  Comprovação do exame de Proficiência via email direto da ANAC com a Autoridade Estrangeira a fim de evitar falsificação .  No recebimento da verificação a ANAC imediatamente atualizará o CHT.  Isso facilitará e manterá o emprego de muitos pilotos operando aeronaves no Exterior .  Muitas empresas aéreas evitam pilotos brasileiros por gastar muitos dias fora da escala produtiva apenas pra REVALIDAR AS LICENÇAS , já validadas pela Autoridade Estrangeira Local .  O MESMO EXAME DE PROFICIENCIA REALIZADO DUAS VEZES : pela AUTORIDADE ESTRANGEIRA E PELA ANAC.	

Além de tempo e Custos de Usd 6 mil dólares para o piloto .

PERGUNTO : isso faz sentido ???

UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR VAI DAR UMA AERONAVE PARA UM PILOTO SEM SER QUALIFICADO ??

É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC .

QUE DEVE SER REVISTA POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIAS DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !

BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE .

A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .

No RETORNO AO BRASIL :

O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.

**Justificativa:**

-

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 5

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Fernando Fetter Difini

**Instituição:** Asiana Airlines Coreia do Sul

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:**

Covalidação de CHT de pilotos Brasileiros operando no exterior e exames médicos de países signatários da ICAO

##### Contribuição

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Convalidar o CHT (TIPO e IFR )

( Type Rating ) os exames de proficiencia realizado pela Empresas Aérea estrangeira em Simuladores da Empresa Aérea homologados pela Autoridade de Aviação Local .

CONVALIDAR o Type Rating. , Apenas para as Empresas Areas Estrangeiras SIGNATÁRIAS ICAO- FAA - EASA.

Comprovação do exame de Proficiência via email direto da ANAC com a Autoridade Estrangeira a fim de evitar falsificação .

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 24/2017  
Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 (RBAC nº 60)

<p>No recebimento da verificação a ANAC imediatamente atualizará o CHT.</p> <p>Isso facilitará e manterá o emprego de muitos pilotos operando aeronaves no Exterior .</p> <p>Muitas empresas aéreas evitam pilotos brasileiros por gastar muitos dias fora da escala produtiva apenas pra REVALIDAR AS LICENÇAS , já validadas pela Autoridade Estrangeira Local .</p> <p>O MESMO EXAME DE PROFICIENCIA REALIZADO DUAS VEZES : pela AUTORIDADE ESTRANGEIRA E PELA ANAC.</p> <p><b>Justificativa:</b> O Fato de a ANAC não atualizar as CHTs, além do custo ao piloto, faz com que a ANAC deixe de creditar a experiência do mesmo e em caso de retorno acaba passando por uma entidade que não acompanha o profissional.No fim temos profissionais mais bem experientes e qualificados do que a ANAC supõe. Esta ideia mostraria como a ANAC mantém -se atualizada com os pilotos credenciados por ela. Poderia ter até um adendo na pagina das CHT tipo: * Experiencia comprovada perante órgão regulador XXX( NOME DO PAÍS)</p> <p>UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR VAI DAR UMA AERONAVE PARA UM PILOTO SEM SER QUALIFICADO ??</p> <p>É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC . QUE DEVE SER REVISADA POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIASL DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !</p> <p>BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE .</p> <p>A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .</p> <p>No RETORNO AO BRASIL :</p> <p>O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.</p>
--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 6</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Evandro, Leonardo Sousa, Rafael Alvares, Joao Carlos Delana, Joao Carlos Delana, Zeca Passos Neto, Giulio Cesar Lo Bello, Fabrício Fabre, Kleber Almeida, Rafael Aronne de Abreu, Herton Maurer Filho, Tiago de Oliveira Campino, Mauro José Hart, Giuliano Carriel Vallesi, José Ricardo Graça	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar: -</b>

<b>Instituição:</b> VietjetAir; China Southern Airlines; AMC Airlines – Egypt; JetStar Pacific	
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Incluir também os Simuladores Homologados pela Autoridade Estrangeira , na qual o Piloto é empregado .</p> <p>Convalidar o CHT (TIPO e IFR ) ( Type Rating ) os exames de proficiência realizado pela Empresas Aérea estrangeira em Simuladores da Empresa Aérea homologados pela Autoridade de Aviação Local .</p> <p>CONVALIDAR o Type Rating. , Apenas para as Empresas Areas Estrangeiras SIGNATÁRIAS ICAO- FAA - EASA.</p> <p>Comprovação do exame de Proficiência via email direto da ANAC com a Autoridade Estrangeira a fim de evitar falsificação .</p> <p>No recebimento da verificação a ANAC imediatamente atualizará o CHT.</p> <p>Isso facilitará e manterá o emprego de muitos pilotos operando aeronaves no Exterior .</p> <p>Muitas empresas aéreas evitam pilotos brasileiros por gastar muitos dias fora da escala produtiva apenas pra REVALIDAR AS LICENÇAS , já validadas pela Autoridade Estrangeira Local .</p> <p>O MESMO EXAME DE PROFICIENCIA REALIZADO DUAS VEZES : pela AUTORIDADE ESTRANGEIRA E PELA ANAC.</p> <p>Além de tempo e Custos de Usd 6 mil dólares para o piloto .</p> <p>PERGUNTO : isso faz sentido ???</p> <p>UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR VAI DAR UMA AERONAVE PARA UM PILOTO SEM SER QUALIFICADO ??</p> <p>É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC . QUE DEVE SER REVISADA POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIASL DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !</p> <p>BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE .</p> <p>A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .</p> <p>No RETORNO AO BRASIL :</p>	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 24/2017  
Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 (RBAC nº 60)

O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.	
<b>Justificativa:</b>	
-	

CONTRIBUIÇÃO Nº 7	
Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> Marcio Romero Machado	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Simuladores Homologados pela Autoridade Estrangeira
<b>Instituição:</b> Luckyair Airlines	
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
<p>Incluir também os Simuladores Homologados pela Autoridade Estrangeira , na qual o Piloto é empregado. Convalidar o CHT (TIPO e IFR ) - ( Type Rating ) os exames de proficiência realizado pela Empresas Aérea estrangeira em Simuladores da Empresa Aérea homologados pela Autoridade de Aviação Local . CONVALIDAR o Type Rating.</p> <p>Apenas para as Empresas Areas Estrangeiras SIGNATÁRIAS ICAO- FAA - EASA.</p> <p>Comprovação do exame de Proficiência via email direto da ANAC com a Autoridade Estrangeira a fim de evitar falsificação .</p> <p>No recebimento da verificação a ANAC imediatamente atualizará o CHT.</p>	
<b>Justificativa:</b>	
<p>Isso facilitará e manterá o emprego de muitos pilotos operando aeronaves no Exterior .</p> <p>Muitas empresas aéreas evitam pilotos brasileiros por gastar muitos dias fora da escala produtiva apenas pra REVALIDAR AS LICENÇAS , já validadas pela Autoridade Estrangeira Local .</p> <p>O MESMO EXAME DE PROFICIENCIA REALIZADO DUAS VEZES : pela AUTORIDADE ESTRANGEIRA E PELA ANAC.</p> <p>Além de tempo e Custos de Usd 6 mil dólares para o piloto .</p> <p>UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO REGULAR VAI DAR UMA AERONAVE PARA UM PILOTO SEM SER QUALIFICADO ??É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC .QUE DEVE SER REVISADA POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIA DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE .</p> <p style="text-align: center;">A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .</p> <p>NO RETORNO AO BRASIL : O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 8	
Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> Nilton José Citolino	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 60.1(a)
<b>Instituição:</b> -	
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
Este regulamento deveria seguir o RBAC 61-215 como era feito anteriormente. Fica a critério do	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 24/2017  
Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 (RBAC nº 60)

Operador decidir se o tripulante vai para um (FSTD), ou se efetua os exames de proficiência na Aeronave desde que seja cumprido as exigências de experiência recente. Já para a concessão inicial de uma licença de Tipo, ai sim deveria ir para um (FSTD), por que faria o treinamento inicial, para ser qualificado no referido Tipo. Já para os exames recorrente, bastaria só comprovar experiência recente e efetuar o re-check, mesmo porque o piloto esta operando a aeronave constantemente.

**Justificativa:**

Na minha opinião a ANAC deveria proporcionar condições de trabalho aos Pilotos Brasileiro, uma vez que é responsável pelo setor de Aviação, implantando (FSTD) no Brasil com preços acessíveis para todos. Estamos passando por uma crise financeira no momento, e existem muitos pilotos que estão desempregados e vivem de Free-lancer. Um treinamento num simulador de vôo é muito dispendioso. Além das despesas com simulador, viagem, estadia e visto para entrar nos EUA. Vale ressaltar que a posse de um visto Americano não é garantia de que piloto seja autorizado a entrar nos EUA.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 9**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Lourival Lopes Ferreira Neto

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** -

**Instituição:** -

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Olá, me chamo Lourival, sou brasileiro e comandante de AIRBUS 320, trabalhei na TAM por aproximadamente 10 anos e hoje moro e trabalho na China a 3 anos.

Gostaria muito que minha carteira brasileira continuasse válida, uma vez que estou na ativa e faço revalidação da minha carteira chinesa em simuladores homologadas a cada 6 meses.

Possuo também a carreira do FAA de ATPL e comandante de A320 e a mesma continua válida, desde que eu comprove as minhas revalidações em simulador!!! Seria ótimo se o mesmo acontecesse com a minha carteira da ANAC!!!

Att,

Lourival Lopes Ferreira Neto

**Justificativa:**

-

**CONTRIBUIÇÃO Nº 10**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Cristiano Mallmann Czopko

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** -

**Instituição:** -

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Bom dia!

Me chamo Cristiano Mallmann Czopko e meu código ANAC é <EXCLUÍDO> e a 4 anos trabalho como comandante de B737NG na China.

Venho por este e-mail apresentar uma sugestão de que a ANAC passe a reconhecer as licenças dos pilotos brasileiros que trabalham no exterior hoje. No meu caso, tenho treinamentos em simulador 2 vezes por ano, sendo 3 sessões de treinamento e 1 sessão de cheque a cada 6 meses, sendo estes mais do que o dobro exigido pelas empresas brasileiras.

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 24/2017  
Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 (RBAC nº 60)

Peço que seja avaliada esta possibilidade devido aos elevados custos de treinamentos, cheques, viagens aéreas, hotel, alimentação transportes entre outros. Esta possibilidade ajudará em muito a nossa empregabilidade não só no Brasil mas também nos auxiliando quando trocando de empresas aqui no exterior. Lembrando que na possibilidade de retorno ao Brasil, passando a trabalhar novamente para alguma empresa brasileira, teremos que ser submetidos a treinamentos e cheques novamente, portanto esta mudança no RBHA 61 ajudará muitos brasileiros.

Agradeço pela oportunidade,  
Cmte. Cristiano

**Justificativa:**

-

**CONTRIBUIÇÃO Nº 11**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Fabio Ramires Montanelli

**Instituição:** Turkish Airlines

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** -

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Prezados senhores;

Em relação a audiência pública sobre simuladores no exterior;

Sugiro que sigam a linha FAA Americana, pois pilotos no exterior que se mantêm voando em qualquer país signatário da ICAO, FAA ou EASA, que cumprem requisitos no tocante ao treinamento de suas tripulações para emitir certificados e mante-los em operação tem reconhecimento internacional.

Poderiam as licenças Anac serem revalidadas mediante a apresentação da licença ou validação estrangeira, conjuntamente com a documentação envolvidas no voo de teste e do simulador ou aeronave, ou meramente a exemplo do FAA, mediante simples comprovação de experiência recente no equipamento.

A Anac manteria os certificados válidos ainda que com restrições de operação em aeronaves brasileiras sem que o piloto passe por treinamento no eventual retorno. E dessa forma manteria a empregabilidade dos profissionais no exterior.

Att

Fabio Ramires Montanelli

A320 Captain

Turkish Airlines
<b>Justificativa:</b> -

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 12</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Douglas C. Oliveira <b>Instituição:</b> -	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> -
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Revalidação das licenças (CHT)...	
<p>É UMA FORMALIDADE TÉCNICA DA ANAC QUE DEVE SER REVISADA COM URGÊNCIA, POIS UMA EMPRESA AÉREA ESTRANGEIRA SIGNATÁRIA DA ICAO TEM QUE CUMPRIR COM AS EXIGENCIAS LEGAIS PARA OPERAR UMA EMPRESA AÉREA INCLUSIVE O TREINAMENTO DE SEUS PILOTOS !</p> <p>BASTA APENAS A ANAC ENTENDER ESSA RESPONSABILIDADE .</p> <p>A ANAC FICA LIVRE DE QUALQUER RESPONSABILIDADE LEGAL POIS O PILOTO FOI SUBMETIDO AO TREINAMENTO DE UMA EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRA .</p> <p>No RETORNO AO BRASIL :</p> <p>O PILOTO SE SUBMETE AO TREINAMENTO DA EMPRESA BRASILEIRA PRA OPERAR AERONAVE DE MATRICULA BRASILEIRA.</p> <p>Douglas C. Oliveira</p>	
<b>Justificativa:</b> -	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 13</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre Juliano Bianchi <b>Instituição:</b> EMBRAER	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 60.1(a) e 60.1(b)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 24/2017  
Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 (RBAC nº 60)

<p>Remoção do conteúdo de 60.7(a), 60.7(b)(1) e 60.7(b)(2).</p> <p><b>Justificativa:</b> Os requisitos estabelecidos nas seções 60.7(a) e 60.7(b) são idênticos ao conteúdo do regulamento da FAA, mas não são aplicáveis no contexto brasileiro, pois há situações em que o uso de dispositivos de treinamento qualificados é necessário fora do contexto de um programa de treinamento aprovado sob os RBACs 119, 141 ou 142. Por exemplo, o RBAC 61, na sessão 61.213, prevê a realização de treinamento de voo com um PC ou PLA quando não houver um CTAC aprovado pela ANAC para uma aeronave específica. Se o RBAC 60 associar a qualificação de um dispositivo à existência de um CTAC, o caso previsto na seção 61.213 só permitirá treinamento em avião, o que, claramente, não colabora com a segurança de voo ou a qualidade do treinamento. Salienta-se que, simuladores de voo também são comumente utilizados como veículos de ensaios em campanhas de engenharia para desenvolvimento de novas aeronaves ou modificações. Estes simuladores podem estar situados em centros de treinamento no exterior, que frequentemente não oferecem treinamento a pilotos brasileiros e, por isso, não são certificados sob os RBAC 141 ou 142. Mesmo assim, entende-se que uma qualificação pela ANAC ainda pode ser vantajosa para garantir a conformidade do dispositivo com a aeronave avaliada. Além disso, vale lembrar que, tanto o Part-60 quanto sua contraparte europeia, o CS-FSTD, bem como o documento ICAO que serve de referência aos dois, o ICAO 9625, contêm requisitos de qualificação que são independentes do conteúdo dos programas de treinamento em que os dispositivos são utilizados. À exceção do FTD 4 (FAA) e FTD 1 (EASA), esses regulamentos exigem níveis de representatividade para todos os sistemas da aeronave, independente do seu uso pretendido no treinamento. A atividade de qualificação do dispositivo deve garantir sua correspondência com uma determinada aeronave. Mesmo para sistemas muito particulares e que tem requisitos específicos (como RNP-AR, HUD, EFVS, envelope estendido), o sponsor decide se quer qualificar seu dispositivo para estas operações e a capacidade do dispositivo fica discriminada no Statement Of Qualification, mas a decisão não é subordinada ao conteúdo do programa de treinamento. Por último, o requisito do 14 CFR Part-60 que serviu de base para a proposta do RBAC 60 tem um propósito que não se aplica no contexto brasileiro, a FAA não possui taxas associadas à qualificação de dispositivos. Assim, a exigência de que o sponsor justifique a qualificação do dispositivo pelo seu uso em um programa de treinamento é uma maneira de garantir que o serviço só será solicitado quando houver benefício ao contribuinte americano. Caso contrário, a FAA poderia ser solicitada a qualificar dispositivos gratuitamente no mundo inteiro sem necessariamente haver perspectiva de uso para treinamento de pilotos americanos. Já a ANAC, por outro lado, cobra o pagamento de uma TFAC para realizar o trabalho de qualificação.</p>
---

CONTRIBUIÇÃO Nº 14	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Mauro S. J. Ramalho	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 60.1(a) a 60.1(c)
<b>Instituição:</b> Delta 5 Simuladores de Voo Ltda. - ME	
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	
60.1 Aplicabilidade	
(b) Este regulamento se aplica a pessoas ou organizações que FABRIQUEM, FORNEÇAM, utilizem ou que tenham requerido utilizar um FSTD para cumprir qualquer requisito estabelecido em um RBAC.	
(incluir no texto original, as palavras em negrito)	
<b>Justificativa:</b>	
A inclusão de fabricantes ou fornecedores de FSTD permitirá a expansão da oferta e do mercado de equipamentos de treinamento, reduzindo os custos e prazos de adequação dos operadores às normas estabelecidas pela ANAC. <b>Esta alteração permitirá a avaliação e a emissão de Certificados de Avaliação para modelos fabricados</b>	

**regularmente por um fabricante**, comprovado o atendimento ao QTG. Após a instalação do FSTD será feita apenas a verificação, in loco, do atendimento ao MQTG com base no Certificado de Avaliação emitido previamente para o modelo.  
A economia obtida é fundamental para o desenvolvimento da aviação, ao permitir a emissão de um único Certificado de Avaliação para determinado modelo de FSTD e a qualidade e o cumprimento dos requisitos (MQTD) serão garantidos pela inspeção da ANAC realizada individualmente no equipamento, após sua instalação.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 15

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Mauro S. J. Ramalho

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 60.15(a)

**Instituição:** Delta 5 Simuladores de Voo Ltda. - ME

##### Contribuição

###### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

INCLUIR NOVO ITEM E SEUS SUBITENS;

(j) O fabricante de um modelo de simulador FSTD está autorizado a solicitar avaliação para qualificação inicial em um nível específico de um modelo por ele fabricado e produzido regularmente, registrando os requisitos de qualificação inicial observados pelo modelo que represente tipo ou família de aeronaves.

(1) Atendidos os padrões de desempenho exigidos para o modelo fabricado regularmente, será emitido o Certificado de Qualificação.

(2) O modelo de FSTD instalado para uso de um operador que tenha um Certificado de Qualificação para modelo fabricado regularmente, será submetido apenas ao Teste de Qualificação, nos moldes do MQTG e liberado para utilização, após sua aprovação.

###### Justificativa:

O objetivo das alterações propostas é reduzir os custos e prazos da formação de pilotos sem abrir mão da garantia de qualidade dos equipamentos e do controle da ANAC. A minuta da RBAC 60 ora proposta atribui exclusivamente aos operadores a possibilidade de solicitar avaliação de simuladores, resultando na necessidade de avaliação e qualificação individual dos simuladores. O que se propõe é a possibilidade de, durante a qualificação inicial seja feita a verificação do cumprimento por determinado MODELO de FSTD dos padrões de desempenho exigidos para a emissão do Certificado de Qualificação de um determinado modelo de simulador.

O simulador FSTD cujo MODELO tenha um Certificado de Qualificação previamente emitido e que seja instalado para uso de um operador, será submetido apenas aos Testes de Qualificação para sua liberação para uso

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Mauro S. J. Ramalho

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 60.37(a)(1)

**Instituição:** Delta 5 Simuladores de Voo Ltda. - ME

##### Contribuição

###### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

EXCLUIR O ITEM (1):

(1) o FSTD esteja localizado naquele país;

###### Justificativa:

A obrigatoriedade da permanência no exterior do simulador que tenha sido objeto de avaliação e qualificação realizada por um país signatário da Convenção de Aviação Civil Internacional, que poderá ser utilizada como base para a emissão de um Certificado de Qualificação brasileiro pela ANAC, é descabida se considerarmos que o Certificado

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 24/2017  
Proposta de edição do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 60 (RBAC nº 60)

de Qualificação feito pela ANAC só tem sentido se o FSTD, ou outra categoria de simulador, for utilizado no Brasil, não importando a forma de entrada no Brasil, seja através de importação ou retorno de equipamento exportado temporariamente.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 17</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Instituição:</b> ANAC	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 60.15(h)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 60.15 (h) After ANAC completes the evaluation for initial qualification, the sponsor must update the Qualification Test Guide (QTG), with the results of the ANAC-witnessed objective tests together with the results of all the objective tests described in the QPS.	
<b>Justificativa:</b> Sugiro incluir “objective” em “ANAC-witnessed objective tests”, para que a tradução para o inglês reflita o texto utilizado em português. O mesmo objetivo poderia ser alcançado retirando-se “objetivos” de “resultados dos testes objetivos executados na presença da ANAC”, ficando a critério da ANAC avaliar qual melhor representa a intenção do regulamento.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 18</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Instituição:</b> ANAC	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 60.15(b)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 60.15 (b) (1) o desempenho e a qualidade de voo do FSTD representam aqueles da aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada dentro do seu envelope normal de operação. Esta declaração deve ser feita por um piloto habilitado e qualificado na aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada após ter realizado todas as tarefas operacionais listadas no QPS relevante ao nível de qualificação pretendido do FSTD; (2) os sistemas e subsistemas do FSTD (incluindo os sistemas simulados da aeronave) representam o funcionamento daqueles da aeronave ou conjunto de aeronaves. Esta declaração deve ser feita por um piloto habilitado e qualificado na aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada, ou por uma pessoa treinada em sistemas e subsistemas de FSTDs e treinada na operação dos sistemas da aeronave simulada; e (3) a cabine de comando representa a configuração do tipo específico ou do modelo e série da aeronave sendo simulada, como apropriado. Esta declaração deve ser feita por um piloto habilitado e qualificado na aeronave ou conjunto de aeronaves sendo simulada, ou por uma pessoa treinada em configuração e operação da aeronave simulada.	
<b>Justificativa:</b> Sugiro padronizar a tradução para “qualified pilot”, pois em (b)(1) se utiliza “piloto habilitado e qualificado”, enquanto em (b)(2) e (3) se utiliza “piloto qualificado”. Acima, como uma das possibilidades de padronização, foi utilizado o padrão de (b)(1).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 19</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Instituição:</b> ANAC	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 60.23(a)(2)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 60.23 (a) (2) forem realizadas alterações no hardware ou software do FSTD, com a intenção de impactarem a simulação da dinâmica de solo ou de voo; forem realizadas alterações com a intenção de impactarem o desempenho e a qualidade de voo do FSTD (incluindo o control loading e os sistemas de movimento, visual ou som); ou forem realizadas alterações ao MQTG. Alterações ao MQTG que não afetarem os resultados dos testes objetivos requeridos ou os dados de validação aprovados na avaliação para qualificação inicial do FSTD não são consideradas modificações para os propósitos dessa seção.	
<b>Justificativa:</b> Correção editorial: - (a)(2): uso de “forem” em lugar de “são”, seguindo a primeira oração do parágrafo;	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 20</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Instituição:</b> ANAC	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 60.31(a)(3)
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 60.31 (a)(3) (iv) reportes obtidos de acordo com o parágrafo 60.9(b) deste regulamento por um período de pelo menos 90 dias; e	
<b>Justificativa:</b> Troca de “comentários” por “reportes”, para alinhamento ao termo utilizado em 60.9(b).	

NOTA: Os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta audiência representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.