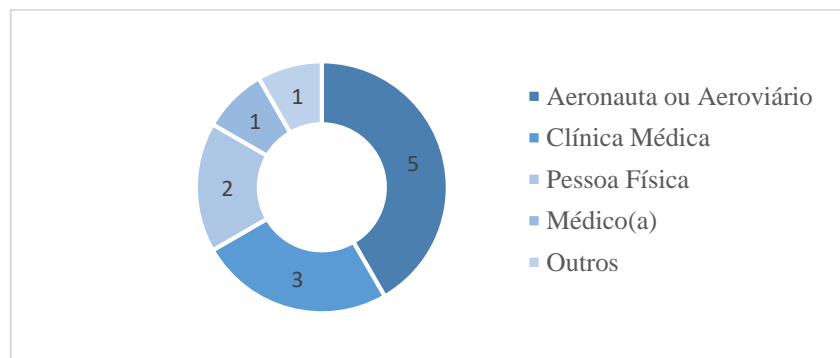




## Contribuições referentes à Audiência Pública nº 08/2019

**Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC nº 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, e 67, intitulado “Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas”.**

A Audiência Pública foi realizada no período de 27 de junho a 25 de julho de 2019, durante o qual foram recebidas **12 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.055221/2016-84

**Dezembro/2019**

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 08/2019

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC nº 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, e 67, intitulado “Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas”

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 1</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Luiz Munaretto <b>Categoria:</b> Aeronauta ou aeroviário	<b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 61.235 Revalidação de habilitação de instrutor de voo INSERIR LETRA (b) (b) Na revalidação da habilitação de instrutor de voo fica automaticamente revalidada a habilitação respectiva prevista no paragrafo 61.5, item (2) habilitações de classe	
<b>Justificativa:</b> O objetivo é a simplificação. Uma vez que o piloto revalida sua habilitação de INSTRUTOR(nível muito mais alto), não faz sentido logo em seguida revalidar sua habilitação de CLASSE do piloto (nível mais básico). Exemplo: se revalidei a habilitação de INSTRUTOR DE VOO DE PLANADOR, não faz sentido logo em seguida revalidar a habilitação de PILOTO DE PLANADOR. Isto é, abrir um novo processo na ANAC e pagar mais uma taxa. O mesmo raciocínio aplica-se as outras habilitações previstas no paragrafo 61.5, item (2) habilitações de classe.	
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 2</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Pedro Miguel Bilbao <b>Categoria:</b> Aeronauta ou aeroviário	<b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.5(f) <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Acho que quando se referem a proficiência do idioma inglês para operar em território estrangeiro, teria que ter como alternativa dependendo do destino do voo, se o tripulante é fluente no idioma do país a ser visitado. Concretamente para exemplificar sou falante nativo de espanhol com licenças e habilitações argentinas e também as brasileiras, se desejar realizar um voo de turismo para argentina não posso por não ter proficiência em inglês. Temos que lembrar que na TMA FOZ é aceito as comunicações em espanhol e o pessoal de linhas aéreas brasileiras utilizam seu “portunhol” mesmo que possuam ICAO nível 6 quando voando em países hispano falantes. A minha proposta é que seja avaliada proficiência idiomática e constasse na minha licença essa habilidade como consta a minha de português, sempre lembrando que na América do Sul a maioria dos países são de língua espanhola.	
<b>Justificativa:</b> A sugestão é para abrir um precedente à realidade de talvez uns poucos, porém onde estaria se engrandecendo a interação de latino américa.	
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 3</b>	
<b>Identificação</b>	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 08/2019

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC nº 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, e 67, intitulado “Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas”

<p><b>Autor da Contribuição:</b> Ramiro Teodoro Silveira <b>Categoria:</b> Aeronauta ou aeroviário</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar o texto atual do item 61.21(a) referente à Experiência Recente de : "... um piloto somente pode atuar como piloto em comando de uma aeronave se dentro dos 90 (noventa) dias precedentes ele tiver realizado:" para "... um piloto somente pode atuar como piloto em comando de uma aeronave TRANSPORTANDO PASSAGEIROS OU DE UMA AERONAVE CERTIFICADA PARA MAIS DE UM TRIPULANTE se dentro dos 90 (noventa) dias precedentes ele tiver realizado:".</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Isonomia e equiparação com o regulamento "CFR 14 61.57 Recent flight experience: Pilot in command" da agência federal de aviação americana, a FAA, que diz o seguinte: "(a) General experience. (1) Except as provided in paragraph (e) of this section, no person may act as a pilot in command of an aircraft carrying passengers or of an aircraft certificated for more than one pilot flight crewmember unless that person has made at least three takeoffs and three landings within the preceding 90 days, and—". Não faz sentido obrigar um piloto que tenha expirado o prazo de experiência recente procurar uma escola para fazer um voo de reabilitação, basta que ele faça um voo solo por conta própria, assim como ocorre nos EUA. Dessa forma, continua a se atender o critério primordial desse requisito que é não expor terceiros a risco desnecessários, sem trazer ônus ao piloto.</p>	

<p><b>CONTRIBUIÇÃO Nº 4</b></p>	
<p><b>Identificação</b></p>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Thatiane Cardoso Favero <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> No parágrafo 61.289 (b) (1) incluir o seguinte texto: (2) Adicionalmente, o candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva de controle pendular, deverá realizar instrução de adaptação completando no mínimo 10 horas de voo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> O texto distingue os tipos de aeronaves em apenas duas categorias: terrestres e anfíbias. No entanto, as aeronaves de controles pendulares possuem características singulares de comando diferente de qualquer outra aeronave. Um piloto que possua Licença de Piloto em qualquer categoria de aeronave e até mesmo um Piloto de Aeronave Leve Esportiva que não tenha habilitação em ultraleve pendular não estaria apto a pilotar um trike sem o devido treinamento neste tipo específico de aeronave, cujo o controle se dá pelo deslocamento de peso conforme RBAC01. O CFR 14 Part 61 em seu parágrafo 61.109 faz a distinção dos diversos tipos de aeronaves (single engine, multi engine, helicopter, gyroplane, powered-lift, glider, airship, weight shift control, etc...) deixando claro os requisitos mínimos de horas para cada categoria, uma vez que lá é prevista a Licença de Piloto também para trikes. O Weight Shift Control (ultraleve pendular) está entre os que são exigidos maior número de horas justamente por seus comandos peculiares. O CFR Part 61 traz um texto bastante complexo trazendo as exigências e contemplando os diversos tipos de aeronaves existentes. Como o "nosso" RBAC 61 traz uma versão mais resumida torna-se necessário contemplar estas particularidades.</p>	

**CONTRIBUIÇÃO Nº 5**

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC nº 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, e 67, intitulado “Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas”

<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Ramiro Teodoro Silveira  <b>Categoria:</b> Aeronauta ou aeroviário</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>  Alterar o item 61.197 Revalidação de habilitação de classe de "(a) Para revalidar a habilitação de classe, seu titular deve ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente." para "(a)(1)Para revalidar a habilitação de classe, seu titular deve comprovar ter realizado uma revisão de voo dada em uma aeronave para a qual o piloto é avaliado por um instrutor autorizado";(2)A revisão de voo deve ser endossada na CIV por um instrutor autorizado que deu a revisão certificando que a pessoa satisfatoriamente completou a revisão." Além disso, deveria ser dada uma definição clara do que se trata uma revisão de voo: "Uma revisão de voo consiste em um mínimo de 1 hora de treinamento em voo e 1 hora de treinamento em solo. A revisão deve incluir:  (1) Uma revisão das regras atuais gerais de operação e de vôo do RBAC 91; e  (2) Uma revisão das manobras e procedimentos que, a critério da pessoa que faz a revisão, são necessários para o piloto demonstrar o exercício seguro dos privilégios da licença de piloto."</p>	
<p><b>Justificativa:</b>  Isonomia e equiparação com o regulamento "CFR 14 61.56 Flight Review" da agência federal de aviação americana, a FAA, que diz o seguinte:  "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.  (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."  Não há necessidade de se obrigar os pilotos a fazerem um novo voo de cheque a cada vez que está para expirar o prazo de validade da habilitação. Uma instrução revisória bem dada em uma escola homologada cumpre plenamente a função de se certificar que o piloto está devidamente proficiente. Tal medida desburocratiza o sistema e tira o ônus financeiro das costas dos pilotos, fomenta a aviação de forma segura.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 6</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Marco Antonio Ribeiro Cantero  <b>Categoria:</b> Clínica Médica</p>	<p><b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 67  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Não</p>

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 08/2019

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC nº 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, e 67, intitulado “Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas”

<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 67.75 (item 7) Requisitos Mentais e Comportamentais • Personalidade: especificar características da personalidade que sejam impeditivas para atividade aérea. Ex.: impulsividade, agressividade, ansiedade, dificuldade na tomada de decisão, instabilidade afetiva, emotividade desordenada e insegurança.	
<b>Justificativa:</b> Definição de parâmetros para critério de não aptidão.	
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 7</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Marco Antonio Ribeiro Cantero <b>Categoria:</b> Clínica Médica	<b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 67 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 67.79 (d) (3) (i) Requisitos Cardiológicos • Eletrocardiograma e teste de esforço: o traçado eletrocardiográfico de repouso do teste de esforço pode ser considerado como eletrocardiograma? Se sim, especificar no regulamento. Se não, deixar mais claro que são exames distintos.	
<b>Justificativa:</b> Esclarecimento dos exames a serem realizados.	
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 8</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Marco Antonio Ribeiro Cantero <b>Categoria:</b> Clínica Médica	<b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 67 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 67.95 (b) (3) Requisitos Ósteo-articulares • Definição do ângulo de Cobb permitido para escolioses.	

Contribuições referentes à Audiência Pública nº 08/2019

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC nº 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, e 67, intitulado “Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas”

**Justificativa:**  
Definição objetiva para não aptidão.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 9</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Angelo Megumi De Oliveira <b>Categoria:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Incluir tempo mínimo para requerimento de novo exame após reprovação.	
<b>Justificativa:</b> Harmonização com o RBAC 65.19.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 10</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Juvenal Alves Neto <b>Categoria:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão da matéria, isolada de outras, FRASEOLOGIA DE TRÁFEGO AÉREO - PORTUGUÊS/INGLÊS.	
<b>Justificativa:</b> Atualmente cobra-se proficiência dos pilotos para que se expressem de maneira correta na língua inglesa durante seus respectivos voos. Não faz sentido saber inglês de forma a ser "expert" ou qualquer outro nível aceitável se a fraseologia de tráfego aéreo não faz parte do dia a dia de um nativo da língua inglesa. Não é porque um determinado piloto foi dito como expert em inglês que naturalmente ele saiba fraseologia padrão de tráfego aéreo. Nem em português isso é viável atualmente, quanto mais em outra língua. Minha sugestão é que criem isoladamente a disciplina FRASEOLOGIA DE TRÁFEGO AÉREO - PORTUGUÊS E INGLÊS, para que nossos pilotos não só saibam inglês ou português, mas sim como utilizar a Fraseologia de Tráfego Aéreo que é PADRÃO INTERNACIONAL exigido pela OACI.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 11</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Henrique Nirenberg <b>Categoria:</b> Aeronauta ou aeroviário	<b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Não

Proposta de emenda aos Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil – RBAC nº 61, intitulado “Licenças, habilitações e certificados para pilotos”, e 67, intitulado “Requisitos para concessão de certificados médicos aeronáuticos, para o credenciamento de médicos e clínicas e para o convênio com entidades públicas”

<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A alteração do item 61.237 (b)(5) “para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.” Sugiro uma das duas opções. Opção 1: a retirada deste item. Opção 2: que seja dada a possibilidade de se ministrar inicialmente instrução de voo por instrumentos em simulador de voo. Após completadas 50 (cinquenta) horas de instrução em simulador, o instrutor passe a estar habilitado a ministrar instrução de voo por instrumentos em aeronaves.	
<b>Justificativa:</b> Justifica-se esta contribuição baseando-se no fato de que o curso de piloto forma alunos que passam a ser detentores da habilitação de INVA e IFR sem necessidade das 50 horas como piloto em comando em voos por instrumentos. Com isso podem ser observados dois pontos: 1- O piloto formado sem esta exigência mínima está habilitado, é capaz de transportar passageiros em voo por instrumentos real e a experiência adquirida desta forma não irá mudar sua capacidade de ministrar aulas. 2- A instrução é uma das principais formas de um piloto recém formado se inserir no mercado de trabalho no Brasil e este item restringe a atuação do instrutor de voo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 12</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Carlos Eduardo Pereira Capuruço <b>Categoria:</b> Médico(a)	<b>Documento:</b> Proposta de emenda ao RBAC nº 67 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Não
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Entendo que apesar da importância do tema inclusão, liberar CMA de 2ª, 3ª e 4ª classes para surdos trata-se de uma decisão muito perigosa pois a questão mais importante é a da segurança, dele e principalmente a de terceiros. Num voo em que haja problemas visuais, como o piloto surdo irá se comportar, haja visto que a audição é um dos principais sentidos que o piloto tem para se comunicar e portanto de localizar ? Atualmente o próprio RBAC 67 dá aos médicos credenciados a prerrogativa de liberar CMAs de acordo com critérios de segurança. Por que então até hoje não se liberou para os surdos os CMAs ? Não é contraditório precisar de uma norma específica para essa situação? Se surdo, não estaria mais propenso a ter uma desorientação de origem auditiva? Acredito que se for liberado, muitos CMAs serão Inaptos e posteriormente encaminhados para avaliação de segunda instância aumentando em muito o trabalho da ANAC. Infelizmente para algumas atividades nem sempre aptidão significa capacidade e nesse caso, surdez não é compatível com a atividade inerente a aeronave.	
<b>Justificativa:</b> vide acima	