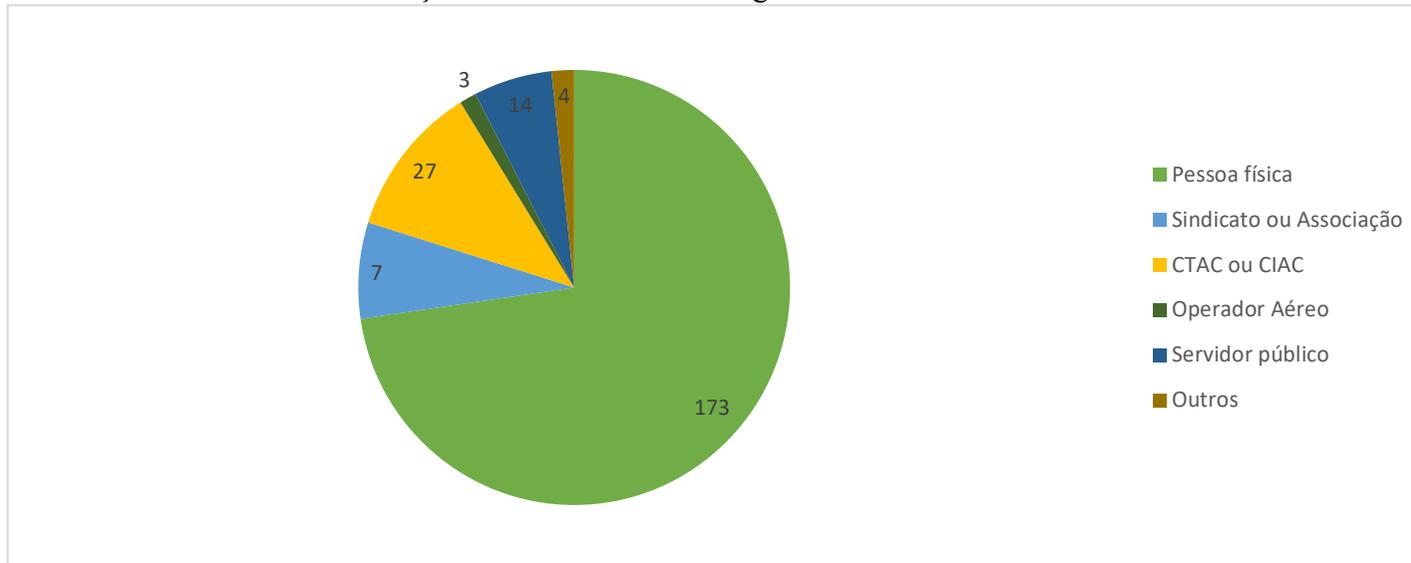




## Contribuições referentes à Consulta Pública nº 24/2020

**Proposta de edição de emenda ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil - RBAC nº 61, intitulado: Licenças, habilitações e certificados para pilotos.**

A Consulta Pública foi realizada no período de 07 de outubro de 2020 a 07 de janeiro de 2021, durante o qual foram recebidas **239 contribuições**. O gráfico abaixo contém os números de contribuições de acordo com a categoria de contribuintes:



Processo nº 00058.032039/2020-82

**Janeiro/2021**

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.340	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fabio <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Gostaria que fosse aprovado	
<b>Justificativa:</b> Por que ajuda muito nossa categoria	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.341	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Adriano do Carmo Rodrigues <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Excluir o sub item (1) do item (c) (1) realizar e ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente;	
<b>Justificativa:</b> Não haverá mudança no processo se manter a exigência do exame de proficiência nos casos de manutenção de vigência. Será apenas um novo termo criado para o mesmo processo de renovação que é feito hoje, não trazendo assim a celeridade, economia e desburocratização esperada com esse novo texto. Isso vai na contra mão do descrito no site da ANAC "A habilitação de pilotos deixará de ter uma validade. Uma vez habilitado, o piloto ou comissário não precisará mais entrar com processo e pagar uma taxa e renovar a carteira. Para garantir esta facilidade, a ANAC intensificará a vigilância de registros de treinamento e experiência de voo e dos Certificados Médicos Aeronáuticos de maneira contínua." Para ser aprovado em exame de proficiência o aeronauta decessitará entrar com processo e pagar uma taxa (recheque) para manutenção de vigência.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.343</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ramiro Teodoro Silveira <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<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 14.344</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ramiro Teodoro Silveira <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<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:".	
<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.	
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.345</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Danillo Rodrigues Pereira de Luz <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.19 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Acho certo que as validades não sejam mais inclusas na Habilitações, visto que no modelo da FAA dá certo à anos, porque não daria certo aqui. Nós já copiamos várias coisas dos Estados Unidos, não vejo problema nesta parte porque este novo projeto nos ajuda demais além de incentivar cada vez mais a aviação no Brasil.	
<b>Justificativa:</b> Acho certo que as validades não sejam mais inclusas na Habilitações, visto que no modelo da FAA dá certo à anos, porque não daria certo aqui. Nós já copiamos várias coisas dos Estados Unidos, não vejo problema nesta parte porque este novo projeto nos ajuda demais além de incentivar cada vez mais a aviação no Brasil. Sou a favor do PROJETO VOO SIMPLES.	
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.346</b>	

Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> João Carlos Martins de Medeiros <b>Categoria:</b> Associação <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (2) manter o atendimento aos requisitos de experiência recente constantes da seção 61.21 do RBAC 61; de forma automática pelo sistema SACI da ANAC. (3) manter a validade de seu CMA.:	
<b>Justificativa:</b> Todas informações de experiência recente do aeronauta estão disponíveis no banco de dados da ANAC, de forma que uma simples query nesse banco de dados confirma essa experiência, e essa mesma query faria a troca de data final de vigência da habilitação desse.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.347	
Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> MARCIO MATTOS TEIXEIRA <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.193 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b>
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> INCLUIR A POSSIBILIDADE DO PILOTO QUE SÓ POSSUI HABILITAÇÃO TIPO NA CARTEIRA OBTER A HABILITAÇÃO DE CLASSE MLTE APÓS REALIZAR O VOO DE CHEQUE.	
<b>Justificativa:</b> ATUALMENTE O PILOTO QUE SÓ POSSUI HABILITAÇÃO TIPO NA CARTEIRA, SE ESTIVER DESEMPREGADO, NÃO CONSEGUE REVALIDAR O TIPO POIS O CUSTO DE REVALIDAÇÃO É MUITO ELEVADO. E POR OUTRO LADO SE O MESMO QUISE RENOVAR O MLTE, QUE O VALOR É MENOR, ELE NÃO CONSEGUE POIS PELA LEGISLAÇÃO VIGENTE EXIGE QUE O PILOTO TEM QUE FAZER O CURSO COMPLETO DE MLTE (APROXIMADAMENTE 14 HRS DE VOO). NA MINHA OPINIÃO NÃO FAZ SENTIDO, POR EXEMPLO, UM COMANDANTE DE E110 COM O TIPO NA CARTEIRA E NÃO TER O MLTE E PARA CONSEGUIR O MLTE TER QUE FAZER 14 HORAS NUM SENECA , POR EXEMPLO. O QUE NO MEU VER SE RESOLVERIA COM UM VOO DE ADAPTAÇÃO E CHEQUE.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.348	
Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> Anônimo <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218

<b>Instituição:</b> N/A	<b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 61.218(b)(2)(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC. Caso não exista CTAC certificado ou validado pela ANAC, o treinamento pode ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, com habilitação de tipo correspondente vigente, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato. O treinamento de solo deve compreender os seguintes temas: (...)</p> <p>61.218(b)(3)(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC. Caso não exista CTAC certificado ou validado pela ANAC, o treinamento pode ser ministrado em aeronave por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, com habilitação de tipo correspondente vigente, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato. O treinamento de voo deve compreender os seguintes procedimentos: (...)</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Pelo menos para a concessão o treinamento requerido deveria ser feito em CTAC, mesmo para o segundo em comando. O segundo em comando não é um simples backup a bordo que só age caso o piloto em comando fique incapacitado, como muita gente pensa, mas ele tem funções técnicas. No CTAC o piloto pode treinar emergências que não pode treinar na aeronave porque é muito perigoso e isso é importante mesmo para o segundo em comando. A alteração garante que o piloto treine em CTAC ao menos uma vez na vida. Depois nas revalidações faz como está na proposta.</p> <p>Sugiro também à ANAC que converse com o governo brasileiro no sentido de ajudar a trazer simuladores para o Brasil, pelo menos das aeronaves mais comuns por aqui, de modo que o Brasil se torne também um polo de treinamento de pilotos. Acho que pelo menos as aeronaves da Embraer deveriam ter simuladores no Brasil e é ridículo o piloto ter que sair do país para treinar nos EUA em uma aeronave que em princípio é de fabricação nacional ou de uma empresa nacional.</p> <p>Se tivesse simulador no Brasil acho que muitos pilotos fariam o treinamento no CTAC mesmo não sendo obrigados, como ocorre nos Estados Unidos. E a aeronave que tivesse simulador no Brasil teria vantagem competitiva no mercado brasileiro só pelo fato dos proprietários não precisarem mandar seus pilotos para o exterior.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.349</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Felipe Bachian <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> No item (4) proficiência, parágrafo (i). Seguindo a referência do diz a FAR 61 da FAA, deve ser retirado o requisito de exame de proficiência, e alterado para a possibilidade de endosso do PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> De acordo com a FAR 61, §61.55, item (d), parágrafo 7: "There is no practical test required for the issuance of the "SIC Privileges Only" pilot type rating."</p>	

É preciso estar explícito que não há teste prático requerido, na tradução literal seria:  
 "Não há teste prático requerido para a obtenção da habilitação de tipo para a função de piloto segundo em comando".

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 14.350

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Felipe Bachian

**Categoria:** Aeronautta

**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218

**Tipo de Contribuição:** Exclusão

**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

O item 61.213 (a) (1) (i), que exige exame de proficiência, em exame teórico da ANAC de regulamentos aeronáuticos VFR ou IFR deve ser retirado.

##### Justificativa:

O candidato já precisa comprovar este conhecimento no item 61.213 (a) (1) (i), no exame de conhecimentos teóricos da ANAC de Piloto de Linha Aérea. Neste caso fica redundante a necessidade de exame teórico da ANAC de regulamentos aeronáuticos VFR ou IFR.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 14.351

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Alexandre Baldin

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

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

**Tipo de Contribuição:** Inclusão

**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

Na SUBPARTE B, item 61.45 ( f ) onde se lê : "Somente serão convalidadas as licenças e/ou habilitações originais, sendo vedada a convalidação de licença e/ou habilitações expedidas por convalidação de um terceiro Estado."

Apresento como sugestão o seguinte texto : Somente serão convalidadas as licenças e/ou habilitações originais, sendo vedada a convalidação de licença e/ou habilitações expedidas por convalidação de um terceiro Estado o qual não seja o Estado Brasileiro.

##### Justificativa:

De fato, existem casos de aeronautas que usaram as licenças e/ou habilitações originadas no Brasil para efetuarem a convalidação no exterior, sendo assim nada mais justo do que tais licenças e/ou habilitações poderem serem usadas no processo de convalidação para retorno ao Brasil.

Com efeito, tais licenças e/ou habilitações no exterior só foram possíveis devido sua origem no Brasil, fato que as fazem mais razoáveis ao bom ânimo do processo.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 14.352

<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> UNIFLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL  <b>Categoria:</b> Centro de Instrução de Aviação Civil - CIAC  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.237  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Exclusão 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.                      Caso não seja aceita a exclusão do item, sugerimos a seguinte alteração:                      onde se lê: para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.                      leia-se: para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Considerando a necessidade de desburocratizar e simplificar, conforme proposta do governo, tem-se que o requisito de que o instrutor deve possuir 50h IFRH EM COMANDO para ministrar instrução IFRH sob capota afeta a todas as escolas no Brasil pela falta de instrutores disponíveis ou interessados em ministrar instrução sob capota em aeronave R22.                      Assim, solicitamos a possibilidade de REVOGAR o item 61.237 (b) (5) ou o termo “EM COMANDO”.                      Apenas pilotos oriundos das Forças Armadas ou off shore cumprem tal requisito, havendo enorme escassez de instrutores IFRH sob capota nas escolas.                      Além disso, as empresas off shore proíbem que seus pilotos voem fora das quinzenas de trabalho.                      Outro aspecto é que os pilotos, que estão voando aeronaves bimotoras, rejeitam a idéia de entrar num R22 (monomotor a pistão) para ministrar instrução IFRH. Ou seja, quem tem experiência não quer entrar num R22 e quem tem pouca experiência não cumpre o requisito do item 61.237 (b) (5) e são proibidos de ministrar instrução IFRH sob capota, mas podem ministrar qualquer treinamento visual por mais complexo que seja.                      As escolas estão desesperadas por instrutores IFRH e não existem interessados no mercado para voar IFRH sob capota no R22.                      OBS: solicita-se que a alteração de regra e sua simplificação seja aplicada também para se ministrar instrução IFRH em simulador AATD.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.353</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> UNIFLY ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL  <b>Categoria:</b> Centro de Instrução de Aviação Civil - CIAC  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.225  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Em alinhamento com as propostas do governo de desburocratizar e simplificar, solicita-se que no item 61.223, no caso de concessão apenas de habilitação IFRH (não de HMNC), não seja requerido o endosso de 10h de instrução em aeronave R22 para início do curso de IFRH, bem como não seja requerido o endosso de 10h de instrução em aeronave R22 para realizar as 10h IFRH no curso prático PCH, pois todos os voos serão realizados com piloto-aluno em instrução com instrutor a bordo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p>	

Existem muitos pilotos das polícias militares que voaram apenas HU30 Schweizer ou fizeram o PPH direto no H350 Esquilo e nunca voaram R22. Entretanto, tais pilotos possuem centenas de horas de experiência, de modo que se torna desnecessário realizar o endosso de 10h VFR com o piloto e depois mais 40h IFR, totalizando 50h e um custo maior para os órgãos públicos na formação dos seus pilotos. Sugere-se que essas 10h VFR de endosso do R22 sejam realizadas dentro das 40h IFR do curso prático, já que em todos os voos será necessário fazer externa, interna, partida, táxi, decolagem, pouso, estacionamento e corte do motor, incluindo-se todas as suas manobras e emergências previstas no treinamento nos deslocamentos de ida e volta de navegação para se realizar os procedimentos IFRH.

a) Considerando que não existe previsão legal de obrigatoriedade de endosso no modelo de aeronave R22 a ser voada para início do curso prático IFRH, pois, de acordo com a IS61-002D (legislação específica do curso prático IFRH), nos itens (5.4) (7.7) (7.8), os requisitos são os seguintes:

5.4 Todo voo realizado em aeronave não certificada IFR deverá ser feito em condições visuais (VMC) e sob regras de voo visual (VFR).

7.7 O aluno que não estiver previamente familiarizado com a aeronave a ser utilizada na instrução deverá realizar primeiramente a familiarização no correspondente modelo de aeronave. Essa familiarização trata-se do treinamento em solo a ser recebido pelo aluno através de instrutor devidamente habilitado. A carga horária e o conteúdo mínimo deverá estar de acordo com as recomendações do fabricante e, no caso de inexistência deste, de acordo com as melhores práticas da indústria.

7.8 Para iniciar o curso prático de voo por instrumentos o aluno deve:

a) ter concluído com aproveitamento ou estar cursando um curso teórico de voo por instrumentos ou curso teórico de piloto comercial de avião;

b) ser titular ou estar cursando um curso prático referente à concessão de uma licença de piloto de mesma categoria na qual será averbada a habilitação de voo por instrumentos; e

c) ser titular de CMA de 1ª classe válido.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 14.354

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** DANIEL PISANI DIAS

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218

**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento

**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

O item 61.218 propõe as qualificações para habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando.

Não está claro neste item o cenário de treinamento em aeronave certificada para operação single de acordo com o RBAC 91, por exemplo EPHN (Phenom 100/300).

Um PC ou PLA habilitado EPHN/D PIC poderia ministrar instrução em aeronave a um candidato a EPHN/D SIC?

Um PC ou PLA habilitado EPHN (Single) poderia ministrar instrução em aeronave a um candidato a EPHN/D SIC?

Um piloto habilitado EPHN/D SIC poderia registrar experiência de voo (diário de bordo/CIV) em uma operação RBAC 91 voando com um piloto habilitado EPHN para a operação single?

##### Justificativa:

Aeronaves certificadas para operação single possuem características específicas. Existem dois tipos de treinamento, para operação single e dual. Com base nesse item 61.218, não está claro se um PC/PLA habilitado para a operação single poderia ministrar instrução a um candidato à habilitação da aeronave para operação como segundo em comando.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 14.355

<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Henrique Piovezan Fernandes <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Em 61.197, assim como em 61.225 e 61.235, retirar a necessidade de exame de proficiência para manutenção da vigência, mantendo somente a necessidade de experiência recente e validade do CMA. O exame de proficiência seria justo e necessário para quem não comprove a experiência recente exigida em 61.21. Para quem voa frequentemente (conforme necessidade de experiência recente), porém desacostumado com procedimentos de emergência, poderia substituir o exame de proficiência pra sessão em FSTD de categoria da aeronave (no caso de habilitações de CLASSE, INVA e IFR). Todos os procedimentos pertinentes seriam revistos e treinados a uma fração do custo da hora de voo.	
<b>Justificativa:</b> A regra foi apenas esclarecida para os regulados, mas não há mudança prática. Tudo que era necessário antes da Emenda 14 continua necessário. É muito custoso o exame de proficiência. Uma revalidação MLTE/IFR pode chegar a R\$ 6.000, para muitas vezes uma pessoa física pagar. Entendo que, se um piloto deixa de voar por período superior ao estipulado em 61.33, estará, naturalmente, desacostumado ou até inapto para realizar procedimentos normais e procedimentos de emergência. Entendo, também, que se os pilotos estão voando frequentemente (conforme necessidade de experiência recente), demonstram aptidão técnica para os procedimentos normais de voo, mas não os de emergência, raros em operações normais. Assim, ao invés de exame em aeronave, o treinamento em simulador seria suficiente para avaliar a capacidade técnica e psicológica de lidar com uma emergência.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.356</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ivan Resende Leitão <b>Categoria:</b> Associação <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> anexo.	
<b>Justificativa:</b> aumentar a segurança de voo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.357</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ivan Resende Leitão	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

<b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Em anexo.	
<b>Justificativa:</b> elevar a segurança de voo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.358</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Nercirio Cataneo Junior <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Dispensar recheck classe para quem esta na ativa, comprovando voos e IFR por simulador.	
<b>Justificativa:</b> Não justifica ser checado por quem conhece menos e na maioria das vezes não está familiarizado com o equipamento, o simulador é mais eficiente e desonera!	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.359</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Eduardo de Lanna Malta <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sou favorável a todas as modificações propostas. Fantástica é importantíssima iniciativa! Parabéns!	
<b>Justificativa:</b> Quando tirei minha primeira habilitação em turboélice tipo, fiz todo o treinamento com o comandante do avião, sem problema nenhum. Validade de licenças também devem acabar, para todos os tipos, como na FAA. Apenas treinamento é importante! O nosso custo é alto demais! A licença de inglês ICAO também é totalmente desnecessária! Voeei internacional desde 1984 sem nenhum problema e agora tenho que pagar mais de 1000,00 reais para continuar fazendo o que já fazia há quase 40 anos. Um absurdo! Vamos caminhar para o futuro!!!! Poderia citar dezenas de justificativas, mas seria muito extenso....	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.389</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> LUCAS WURZIUS RORATO <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> No item 61.21 (b) (2) (i) como a ANAC fará para saber se o candidato realizou 6 aproximações sob regra de voo por instrumentos para manter a vigência da Habilitação? Não tem e nunca teve documento que consiga provar o atendimento do requisito dessa experiência recente.	
<b>Justificativa:</b> Seria interessante em substituir por "realizado ao mínimo 2 horas (número exemplo) sob regra de voo por instrumentos nos últimos 6 (seis) meses com X número de pousos em aeródromo que opere IFR" assim tanto como para o piloto em comando como para ANAC haveria uma maior transparência e fiscalização no quesito de experiência recente para vigência da habilitação de IFR. As escolas estão desesperadas por instrutores IFRH e não existem interessados no mercado para voar IFRH sob capota no R22. OBS: solicita-se que a alteração de regra e sua simplificação seja aplicada também para se ministrar instrução IFRH em simulador AATD.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.437</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Mauricio Monteiro <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do 61.197 (c) (1)	
<b>Justificativa:</b> Desnecessário revalidação para quem está com experiência recente e cma em dia.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.438</b>
<b>Identificação</b>

<p><b>Autor da Contribuição:</b> Eberton Fabio de Melo  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  exclusão do item 61.197c 1</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Na prática a manutenção deste item fere o principio do programa.                  A manutenção dele em nada muda a dinamica do que ja vivenciamos nos dias de hoje..</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.439</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Diogo Assad Boechat  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Tem que excluir o item 61.197 (c) (1).                  Aparentemente, e na minha interpretação da nova regra, *ainda será necessário fazer os voos de recheque (exames de proficiência)* para manter as carteiras em dia. Na prática, o que mudará para nós, é somente não enviar um processo e pagar GRUs. Vejam a mudança da legislação com a alteração do item 61.197 do RBAC:</p> <p>(a) Para revalidar a habilitação de classe, seu titular deve ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente.</p> <p>(1) A revalidação se aplica nos casos previstos no parágrafo 61.33(d) desse Regulamento.</p> <p>(b) Caso haja mais de uma habilitação de classe averbada na mesma licença:</p> <p>(1) a concessão ou revalidação da habilitação de classe avião multimotor terrestre revalida a habilitação de classe avião monomotor terrestre;</p> <p>(2) a concessão ou revalidação da habilitação de classe avião multimotor anfíbio revalida a habilitação de classe avião monomotor anfíbio; e</p> <p>(3) a concessão ou revalidação da habilitação de classe helicóptero multimotor revalida as habilitações de classe helicóptero monomotor a turbina e helicóptero monomotor convencional.</p> <p>(c) Para a manutenção da vigência da habilitação de classe, o aeronauta deve, dentro do prazo previsto no parágrafo 61.33(a)(1)(i) e (b) deste Regulamento:</p> <p>* (1) realizar e ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente;*</p> <p>(2) manter o atendimento aos requisitos de experiência recente constantes da seção 61.21 do RBAC 61; e</p> <p>(3) manter a validade de seu CMA.</p> <p>Ou seja, a ANAC "criou" essa tal de vigência que, na prática, é a mesma coisa que já fazemos. CMA válido (obviamente), o voozinho duplo nos últimos 3 meses (experiência recente) e o voo de recheque, todos "dentro do prazo previsto em 61.33", que nada mais são que os 12 meses de IFR, 24 meses de classe MNTE, MLTE etc.</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

Aparentemente, e na minha interpretação da nova regra, \*ainda será necessário fazer os voos de recheque (exames de proficiência)\* para manter as carteiras em dia. Na prática, o que mudará para nós, é somente não enviar um processo e pagar GRUs. Vejam a mudança da legislação com a alteração do item 61.197 do RBAC:

(a) Para revalidar a habilitação de classe, seu titular deve ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente.

(1) A revalidação se aplica nos casos previstos no parágrafo 61.33(d) desse Regulamento.

(b) Caso haja mais de uma habilitação de classe averbada na mesma licença:

(1) a concessão ou revalidação da habilitação de classe avião multimotor terrestre revalida a habilitação de classe avião monomotor terrestre;

(2) a concessão ou revalidação da habilitação de classe avião multimotor anfíbio revalida a habilitação de classe avião monomotor anfíbio; e

(3) a concessão ou revalidação da habilitação de classe helicóptero multimotor revalida as habilitações de classe helicóptero monomotor a turbina e helicóptero monomotor convencional.

(c) Para a manutenção da vigência da habilitação de classe, o aeronauta deve, dentro do prazo previsto no parágrafo 61.33(a)(1)(i) e (b) deste Regulamento:

\* (1) realizar e ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente;\*

(2) manter o atendimento aos requisitos de experiência recente constantes da seção 61.21 do RBAC 61; e

(3) manter a validade de seu CMA.

Ou seja, a ANAC "criou" essa tal de vigência que, na prática, é a mesma coisa que já fazemos. CMA válido (obviamente), o voozinho duplo nos últimos 3 meses (experiência recente) e o voo de recheque, todos "dentro do prazo previsto em 61.33", que nada mais são que os 12 meses de IFR, 24 meses de classe MNTE, MLTE etc.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.440**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Valdir de Mello Franco Junior  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Exclusão do item 61197

**Justificativa:**

Menos burocracias para os aeronautas

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.441**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Marcelo Stopa  
**Categoria:** Outros  
**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Exclusão do item 61.197 (c) (1).

<p><b>Justificativa:</b>                  Pelo lado pratico , alguém que tenha seu cma valido e voa regularmente (experencia recente) aquele classe de aeronave, não ha necessidade de fazer exame de proficiência desde que esteja dentro do prazo estipulado de experiência recente.</p>
--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.442</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Theo Fabrin  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  exclusão do item 61.197 (c) (1)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  redundante, pois a intenção é facilitar ao aeronauta e parece que não está cumprindo o que se foi proposto</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.443</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> GABRIEL DE AZEREDO SILVA  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  exclusão do item 61.197 (c) (1)</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Penso que não há necessidade do piloto gastar anualmente uma grande quantidade de dinheiro para fazer apenas um voo de recheck, uma vez que o aviador se dedica diariamente para se manter proficiente e atualizado em relação aos assuntos pertinentes a sua profissão. Uma janela de 1 ano entre um check e outro é muito grande. Um recheck não garante nada, pois daqui a 2 meses o piloto pode não estar proficiente como esteve no recheck. Desta forma, considero que é de responsabilidade de cada aviador manter-se em condições operacionais. Penso que uma revalidação é um gasto desnecessário, pois todos os pilotos que operam aeronaves no Brasil são submetidos a entrevistas e testes rigorosos de conhecimentos teóricos, bem como avaliações práticas no simulador de voo antes de entrar numa companhia aérea ou voar na aviação executiva.                  Vale lembrar também que a formação do aviador no Brasil é caríssima. Muitos pilotos vendem tudo o que tem para conseguir as licenças e habilitações. Temos centenas de aviadores capacitados que estão desempregados porque não possuem dinheiro para gastar com revalidações caríssimas.                  Não há como investir na aviação Brasileira se o piloto e o empresário sofre. Simples assim.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.444</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Paulo Cezar Guisolfi <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> solicito exclusao do item 61.197 (c) (1)	
<b>Justificativa:</b> solicito exclusao do item 61.197 (c) (1)	
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.445</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ivandro Zuchi <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> exclusao do item 61.197c1	
<b>Justificativa:</b> Este item fere a intenção do programa voo simples . A proposta mantém na prática oque acontece nos dias de hoje. Todo ano é necessário deslocar-se 500km, 1000km (2x no ano) ou até mais (dependendo da região em que o aeronauta se encontra), até encontrar entidade que realize tais procedimentos. Além de tudo nossa estrutura é deficitária, haja visto que na maioria dos aeroportos brasileiros não é permitida a realização destes voos estando inclusive publicado em NOTAM. Além de poucas entidades que dispõe de examinador, a própria ANAC não conseguiria dar conta de atender esta demanda, nem mesmo utilizando-se dos examinadores autônômos.	
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.446</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alex Clemente Gomes da Costa	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

<b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Rever a questão da revalidação, onde se o piloto tem experiência recente e cma válido nao eh necessário fazer novo recheque.	
<b>Justificativa:</b> Eh perca de dinheiro tempo a questão de revalidação pra quem tem horas recentes e cma valido, podendo ser renovado automaticamente.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.447</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Bruno Pinto Nascimento <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> exclusão do item 61.197 (c) (1)	
<b>Justificativa:</b> Na prática, a manutenção deste item fere o princípio do programa. A manutenção dele em nada muda a dinâmica do que já vivenciamos nos dias atuais.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.448</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> CLINGER MARCUS DA SILVA <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> É desnecessário voo de recheck para quem tem experiência recente de voo e CMA válido.	
<b>Justificativa:</b> Se o intuito é desburocratizar, estas mudanças propostas não mudam em nada na questão da revalidação de habilitação. A única diferença é não enviar o processo é pagar a GRU. Se o piloto lançar as horas de experiência recente dentro do período da revalidação, já seria o suficiente para renovar. Obrigado!	

--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.449</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alisson Matos Fraga <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Acho desnecessário se o comandante tiver mais de 20 horas de voo nos últimos 12 meses	
<b>Justificativa:</b> Acho desnecessário se o comandante tiver mais de 20 horas de voo nos últimos 12 meses	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.450</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Amanda Frechiani Nascimento <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Acredito que a experiência recente deveria ser suficiente para que o piloto tenha sua CHT revalidada sem a necessidade de cheque, isso na periodicidade de 1 ano para IFR e 2 anos para MLTE. Isso acaba sustentando uma indústria que contribui para que a aviação no Brasil continue cara.	
<b>Justificativa:</b> O objetivo do voo simples é simplificar os processo e desburocratizar a aviação.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.451</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Leonardo Martins <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.33 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

Gostaria que fosse levado em consideração a experiência recente do aeronauta, excluindo a obrigatoriedade de revalidação. Nas revalidações de piloto agrícola, o examinador encaminha o examinado para um voo solo sem condições de verificar manobras. Se caracteriza na minha opinião somente uma fonte de renda para as escolas e um ônus pesado para o aeronauta.

**Justificativa:**

Diminuir os custos para o aeronauta, evitar contratemplos de compromisso de revalidação em período de safra.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.452**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Homero Silva Nogueira

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197

**Tipo de Contribuição:** Exclusão

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Exclusão

**Justificativa:**

Não faz sentido essa emenda!

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.453**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Marcio DellAglio

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197

**Tipo de Contribuição:** Exclusão

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Solicitamos a exclusão, por acreditar que não existe necessidade

**Justificativa:**

Desde que o Cmte mantenha a experiência recente de suas habilitações, inclusive prática em simulador qdo para habilitações IFR , lembrando que uma sessão em simulador se torna muito mais econômica ,podendo rever situações nem sempre possíveis em um voo real, levando assim o Cmte a uma melhor preparação para situações de emergência

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.454**

Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> MURILO NUNES SORDI <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> exclusão do item 61.197 (c) (1)	
<b>Justificativa:</b> Desnecessário com comprovação de experiência recente	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.455	
Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> JEAN FELIPE PALOCO BARBOSA <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Aeronautas que estão na ativa, comprovando experiência recente, não teriam q passar por readaptação ou Recheque em aeroclube. Simplesmente provar q estão na ativa por apresentação de horas de voos, e serem recheados automaticamente.	
<b>Justificativa:</b> É absurdo eu por exemplo, que voo praticamente 600hs de voo em uma safra, e no fim da safra, assim q vencer minha habilitação, ter q ir em um aeroclube provar que sei voar, muitas vezes para um instrutor muito menos capacitado q eu, q nem saberia avaliar meu vôo direito.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.456	
Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus da Cunha Putini <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Solicito a exclusão do item 61.197	
<b>Justificativa:</b>	

É desnecessária a realização de recheque para o tripulante que mantém experiência recente em determinado equipamento e CMA válido.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 14.457

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Moacir Honório da Silva  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 exclusão do item 61.197 (c) (1)

##### Justificativa:

Mantendo-se a proficiência trimestral, não há necessidade de re-check anual para IFR e nem de equipamento a cada dois anos.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 14.458

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Gustavo Martim  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Exclusão do item 61.197

##### Justificativa:

Demasiadamente atrasado o item, mantendo burocracia e elevando custos para ingresso e manutenção para com a profissão do piloto.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 14.459

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Matheus Moresco  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

exclusão do item 61.197 (c) (1)

**Justificativa:**

Simplificar o sistema, pois o recheque comum não tem muitos benefícios a não ser para a escola que ganha com isso.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.460**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Marcelo Percario

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197

**Tipo de Contribuição:** Exclusão

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Baseado nos princípios do Voo Simples, após o cheque inicial classe ou IFR sendo comprovado a experiência recente o Aviador ficaria dispensado do vôo de recheque evitando a burocracia desnecessária.

**Justificativa:**

Não há porque um avião ser obrigado a demonstrar sua aptidão em um voo de recheque após comprovar sua experiência recente e muitas vezes ser obrigado a voar com um avaliador que não possui a experiência naquela aeronave típica, sendo que baseado nesse fato a maioria das vezes é o avaliador que deveria avaliar o avaliador.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.462**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Fabio Duarte

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197

**Tipo de Contribuição:** Exclusão

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não vejo necessidade de Recheque anual para quem tiver experiência recente

**Justificativa:**

Reduzyde custos e desburocratização

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.463**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Paulo Henrique Cavalcante da Silva

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

<b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> exclusão do item 61.197 (c) 1	
<b>Justificativa:</b> Por entender que um determinado piloto que mantém suas qualificações operacionais através de experiências recentes na sua categoria de licença não necessitaria de ser reavaliado para manutenção de suas habilidades operacionais, a fácil compreender que um determinado piloto que comprove está apto e operando um determinado avião não precise ser avaliado em sua maioria por servidores com habilitações vencidas e em quase sua totalidade sem conhecimentos do avião que está fazendo o exame.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.464</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Roberto Lima Costa Maranhão <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> exclusão do item 61.197 (c) 1	
<b>Justificativa:</b> Mantendo esse item, ele entra em conflito com a essência do programa Voo simples, ou seja nada muda pra situação atual. Por isso deve-se excluir o item mencionado.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.465</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Rodrigo Assis <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> exclusão do item 61.197 (c) (1)	
<b>Justificativa:</b> desnecessário a realização de recheque para quem mantém a experiência recente e CMA válido	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.466</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Donovanee Correa Mota <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Contribuição, desburocratizações dos processos	
<b>Justificativa:</b> Justificativa seria a não necessidade de um piloto ser reavaliado periodicamente para manutenção das suas habilitações quando o mesmo comprovar que está com suas experiências recentes válidas e complicadas, vale ressaltar que em sua totalidade pá aeronautas são avaliados por servidores com sem habilitações ou vencidas e com um agravante, sem conhecimento do avião que está fazendo a avaliação	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.467</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Thiago Andrade Nascimento Barros <b>Categoria:</b> Centro de Instrução de Aviação Civil - CIAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.237 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão da exceção para a regra 2 (5), de 50 horas de voo em cmte, para instrução em simulador IFR. Bastando ter a habilitação (não necessariamente válida) e um treinamento autorizado pela ANAC para instrutores práticos da própria instrução. Podendo os mesmos acumularem um certo número de horas em instrução no simulador para também poder realizar instrução na aeronave com um requisito mínimo de experiência.	
<b>Justificativa:</b> Com a minha experiência em Escola de Aviação pude verificar que o conhecimento IFRH e a habilidade no equipamento podem ser aspectos contrários. No simulador de voo um instrutor com pouca experiência no equipamento pode ter vasto conhecimento de IFR ou mesmo instrutores com CMA e habilitação inválidas, com experiência na categoria, podem ministrar instrução no simulador com muita qualidade. Posso exemplificar com o caso de um controlador de voo que fez o curso de piloto e habilitações de IFR e INV. Esse profissional não pode ministrar instrução IFR no simulador, porém possui um conhecimento que seria valioso para alunos de IFR. Nesse caso é um exemplo específico. Generalizando agora, a intenção dessa inclusão seria, além do exemplo citado, para instrutores mais experientes (requisito mínimo de horas de instrução) possam ser formados pela a instituição que trabalham para dar um passo na carreira e ampliar o horizonte da sua profissão adquirindo experiência de forma segura acrescentando ao corpo de instrutores novas experiências podemos formar melhores profissionais para aviação. Essa seria uma possibilidade aumentaria a oferta de instrutores no mercado e	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

seria uma progressão na carreira instrutor. Acredito que possa ser exigido em RBAC ou IS diversas formas de restrições, mas que desse essa opção ser válida e aplicável. Todo mundo ganha nesse quesito tantos os alunos quando os profissionais.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.468**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** MAX ALBERTO PLACEDINO DA SILVA  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Fazer valer o cumprimento e sentido da nova lei

**Justificativa:**

Não seríamos beneficiados pela nova RBAC

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.469**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** IGOR FONTINELLE DE SOUSA  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Desburocratizações dos processos

**Justificativa:**

Não necessidade de um piloto ser reavaliado periodicamente para manutenção das suas habilitações quando o mesmo comprovar que está com suas experiências recentes válidas.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.470**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Nurenberg Osório Nunes Filho  
**Categoria:** Empresa de transporte aéreo não regular  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Inclusão  
**Arquivo anexo:**

<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Contribuição, desburocratizações dos processos	
<b>Justificativa:</b> Justificativa seria a não necessidade de um piloto ser reavaliado periodicamente para manutenção das suas habilitações quando o mesmo comprovar que está com suas experiências recentes válidas e complicadas, vale ressaltar que em sua totalidade pá aeronautas são avaliados por servidores com sem habilitações ou vencidas e com um agravante, sem conhecimento do avião que está fazendo a avaliação	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.471</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Cleiton Taumaturgo <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Contribuição, desburocratizações dos processos	
<b>Justificativa:</b> Justificativa seria a não necessidade de um piloto ser reavaliado periodicamente para manutenção das suas habilitações quando o mesmo comprovar que está com suas experiências recentes válidas e complicadas, vale ressaltar que em sua totalidade pá aeronautas são avaliados por servidores com sem habilitações ou vencidas e com um agravante, sem conhecimento do avião que está fazendo a avaliação	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.472</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Rogerio vieira <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Para podermos realmente fazer o voo simples, se faz necessário simplificar certas exigências em duplicidade!	
<b>Justificativa:</b> Em relação a este assunto em questão, acho que experiência recente dentro de critérios claros, que poderiam ser tipo: todo ano enviar experiência recente com horas diurno e noturno para IFR, e em caso não tendo está experiência nos últimos 12 meses aí sim teríamos de ter um recheque com teste de proficiência em aeronave! Caso contrário seria enviado os dados da experiência recente e renovado automaticamente a licença!	

--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.473</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Antônio Spadoti <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Não a necessidade de um Recheque.	
<b>Justificativa:</b> Se o aeronauta estiver com experiência recente não a necessidade de uma revalidação.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.474</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Guilherme Kioshi Misucochi <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Contribuição, desburocratizações dos processos	
<b>Justificativa:</b> Justificativa seria a não necessidade de um piloto ser reavaliado periodicamente para manutenção das suas habilitações quando o mesmo comprovar que está com suas experiências recentes válidas e complicadas, vale ressaltar que em sua totalidade pá aeronautas são avaliados por servidores com sem habilitações ou vencidas e com um agravante, sem conhecimento do avião que está fazendo a avaliação	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.475</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> RAFAEL BENFICA TIEGHI <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	

<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 61.197 (c) (1) - realizar e ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente;</p>
<p><b>Justificativa:</b> Ao lermos isso, temos a interpretação de que para a manutenção da vigência será ainda necessária a realização do voo de cheque com examinador credenciado. E sendo esta a interpretação correta, isso não nos parece estar em acordo com o apresentado nas iniciativas do programa Voo Simples, que tornaria/tornará as habilitações sem validade (observando-se os dispostos apresentados em 2 e 3, deste mesmo item). Mantendo-se o voo de cheque não muda em nada o já vem ocorrendo atualmente. O que torna oneroso aos aeronautas, tanto em tempo quanto financeiramente, é o deslocamento e execução do referido voo de cheque.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.476	
Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Nurenberg Osório Nunes Filhote <b>Categoria:</b> Empresa de transporte aéreo não regular <b>Instituição:</b> Pessoa Jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
Contribuição	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Contribuição, desburocratizações dos processos</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Justificativa seria a não necessidade de um piloto ser reavaliado periodicamente para manutenção das suas habilitações quando o mesmo comprovar que está com suas experiências recentes válidas e complicadas, vale ressaltar que em sua totalidade pá aeronautas são avaliados por servidores com sem habilitações ou vencidas e com um agravante, sem conhecimento do avião que está fazendo a avaliação</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.477	
Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Luiz Otavio Alves Jacinto Gerolineto <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
Contribuição	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Contribuição, desburocratizações dos processos.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Justificativa seria a não necessidade de um piloto ser reavaliado periodicamente para manutenção das suas habilitações quando o mesmo comprovar que está com suas experiências recentes válidas e complicadas, vale ressaltar que em sua totalidade pá aeronautas são avaliados por servidores com sem habilitações ou vencidas e com um agravante, sem conhecimento do avião que está fazendo a avaliação.</p>	

--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.478</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Danilo Jose Campos Moraes <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Tornar a parte burocratica e onerosa mais simples, por isso acho que Programa foi nomeado de Voo Simples	
<b>Justificativa:</b> o Piloto que ja esta voando não precisaria rechechar carteira , pois o mesmo já se mantem voando regularmente, não acontece o mesmo se o piloto esta parado sendo necessario assim o voo de proficiencia para voltar a voar e um CMA valido em ambos os casos	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.479</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Rodrigo Guimarães Gomes <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Desburocratizações dos processos	
<b>Justificativa:</b> A não necessidade de um piloto ser reavaliado periodicamente para manutenção das suas habilitações quando o mesmo comprovar que está com suas experiências recentes válidas e complicadas, vale ressaltar que em sua totalidade pá aeronautas são avaliados por servidores com sem habilitações ou vencidas e com um agravante, sem conhecimento do avião que está fazendo a avaliação	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.480</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fabio Junior Loiola de Queiroz <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>

<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Para uma aviação desburocratizada	
<b>Justificativa:</b> Se o piloto já voa recente não tem necessidade de recheque	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.481</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Abimael Oliveira Souza <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclui o artigo	
<b>Justificativa:</b> A experiência recente considerar valida	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.482</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Vicente Renier Vasconcelos de carvakhov <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Contribuição, desburocratizações dos processos	
<b>Justificativa:</b> Contribuição, desburocratizações dos processos.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.483</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Thiago Petroski De Col	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61

<b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Atrapalha a aviação	
<b>Justificativa:</b> Simplifica a Aviação sem por em risco a segurança	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.484</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Thiago Petroski De Col <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Atrapalha a aviação	
<b>Justificativa:</b> Simplifica a Aviação sem por em risco a segurança	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.485</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alisson Matos Fraga <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Acho desnecessário se o comandante tiver mais de 20 horas de voo nos últimos 12 meses	
<b>Justificativa:</b> Acho desnecessário se o comandante tiver mais de 20 horas de voo nos últimos 12 meses	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.486</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Silvio da Silva Peixoto <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do 61.197	
<b>Justificativa:</b> Após cheque inicial e se comprovando experiência recente(ex. Civ no SACI), não há motivos para recheque da habilitação.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.487</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Guilherme Borato <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Solicito a exclusão do item 61.197 (c) (1)	
<b>Justificativa:</b> Não vemos necessidade de voos de recheque todos os anos. Os custos da hora de voo em escolas e aeroclubes são muito altos e apenas um ou duas horas de voo não contribuem para em nada para fins de treinamento e segurança operacional.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.488</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> SAMUEL GOMES DONAZZOLO <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>	

Todo aeronauta que está na ativa com certeza está com sua proficiência válida, portanto não vejo necessidade de vôo de avaliação na aeronave em questão. Esse tipo de vôo de avaliação deve aparecer apenas para casos de experiência recente com restrição.

**Justificativa:**

Piloto com experiência recente válida.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.489**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** MAURICIO JOSE ANTUNES GUSMAN FILHO

**Categoria:** Outros

**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

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

**Tipo de Contribuição:** Inclusão

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Incluir, na seção 61.2 do RBAC 61, o significado das palavras "vigência de habilitação " e "qualificado" assim definidos:

Vigência de habilitação significa a constatação do cumprimento dos requisitos para manutenção da habilitação e qualificação do piloto

Qualificado significa que o piloto está com as habilitações de categoria e classe, tipo ou operação apropriadas válidas, realizou com aproveitamento, quando aplicável, o programa de treinamento aprovado para as operações aprovadas para o detentor de certificado, tem os requisitos de experiência recente atendidos em uma específica aeronave e função a bordo e está com CMA válido.

**Justificativa:**

O item 8.4.20 da NOTA TÉCNICA Nº 121/2020/GNOS/GTNO/GNOS/SPO, anexada ao processo de emenda ao RBAC 61, menciona que uma das possíveis soluções para os problemas regulatório e procedimental expostos nesse documento é "alteração do RBAC nº 61 para estabelecimento da definição de vigência de habilitações, em detrimento do conceito de validade hoje constante do citado regulamento, passando a se verificar, com base nos lançamentos em CIV (verificação do atendimento ao requisito de experiência recente), em

dados de treinamentos e exames práticos realizados e nos dados de CMA, a condição de vigência das habilitações do piloto, constatando-se a condição de “habilitado e qualificado” do aeronauta”. Entretanto, o significado do termo "vigência da habilitação" não consta da emenda ao RBAC 61.

Em relação ao termo "qualificado", utilizado inúmeras vezes no RBAC 61, seu significado existe apenas na seção 135.321 (a) (10), sendo necessário sua inclusão no RBAC 61.

No caso da impossibilidade de incluir os significados propostos na presente emenda do RBAC 61, sugiro que os mesmos sejam incluídos na IS 00-004F que versa sobre "Diretrizes Interpretativas aplicáveis às normas de âmbito da Superintendência de Padrões Operacionais".

**CONTRIBUIÇÃO Nº 14.490**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Antonio de Padua Ribeiro Moran

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa Física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197

**Tipo de Contribuição:** Exclusão

<b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> SIGA O FAA NÃO COMPLIQUEM PROFICIÊNCIA MANTIDA PROVANDO ESTAR COM CMA EM DIA E VOANDO NOS ÚLTIMOS 3 meses
<b>Justificativa:</b> Está difícil voar no Brasil, burocracia gerando desemprego e fechamento de empresas. Pelo amor de Deus salvem a aviação do Brasil

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.491	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Guilherme Borato <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Solicito a exclusão do item 61.197 (c) (1)	
<b>Justificativa:</b> Não vemos necessidade de voos de recheque todos os anos. Os custos da hora de voo em escolas e aeroclubes são muito altos e apenas um ou duas horas de voo não contribuem para em nada para fins de treinamento e segurança operacional.	

CONTRIBUIÇÃO Nº 14.492	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Leonardo Stefoni de Freitas <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Excluir o texto do item.	
<b>Justificativa:</b> Fazer com que nossa legislação seja igualada com a legislação americana onde 3 pousos e 3 decolagens com outro piloto junto seja o suficiente para “renovar” a licença da aeronave.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.495</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Silvio Assis de Oliveira <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Se ocorrer habitualidade não haveria necessidade de fazer processo de avaliação	
<b>Justificativa:</b> Se ocorrer habitualidade não haveria necessidade de fazer processo de avaliação	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.496</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Haroldo N Barbosa de Castro  <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do 61.197 (c) (1)	
<b>Justificativa:</b> Pois senão continua o mesmo formato atual	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.498</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Giovanni Barazzetti Menegotto <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugiro a exclusão do item 61.197 do Rbac 61.	

<p><b>Justificativa:</b> Considerar a experiência recente para fins de comprovação de capacidade técnica no desenvolvimento da atividade aérea se mostra mais eficiente e mais acessível aos aeronautas.</p>
--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.498</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Eduardo Ferreira Carvalho <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 61.197.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Melhoria e desenvolvimento da aviação geral.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 14.481</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Abimael Oliveira Souza <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclui o artigo</p>	
<p><b>Justificativa:</b> A experiência recente considerar valida</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.512</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Anderson Strake <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão</p>

<b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Em relação ao certificado de capacidade física, no Brasil temos algumas restrições mais rígidas em relação a outros países. Sendo que agora, se haverá equivalência ,teoricamente ,um piloto brasileiro que encontra aqui alguma restrição poderá realizar o exame médico em outro país e convalidar aqui e voar normalmente aqui. Então seria importante que estas restrições fossem retiradas de nosso regulamento também.</p>
<p><b>Justificativa:</b> Eu sou piloto comercial, passei por uma cirurgia cardíaca (revascularização). Tinha um entupimento parcial de algumas artérias que nunca foram detectadas em exames comuns como eletrocardiograma, esteira ou eco-dopler . Ou seja, sempre passei nos exames para obtenção do certificado de capacidade física. Não infartei, mas num check up que fiz mais detalhado, foi detectado o problema e fiz a cirurgia para corrigir. Antes eu voava com um problema de saúde. Foi corrigido, estou saudável, mas o regulamento diz que quem já fez revascularização não pode mias voar "solo" nenhum tipo de aeronave, somente duplo comando. Ou seja, não posso mais voar ! Tenho dupla cidadania, Croata e consultei os órgãos aeronáuticos daquele país e fui informado que cada caso e analisado individualmente e que lá poderia a voltar a voar novamente, se os exames, mesmo tendo feito a cirurgia, constatassem minha aptidão física. Consultei amigos sobre outros países e também tive informações de que tal restrição não existe ou têm maior flexibilidade. Hoje tenho uma vida mais saudável que antes, pratico esportes, faço longas corridas e não posso voar. Acredito que seja muito importante analisar este ponto na questão das equivalência das habilitações/certificados, quanto as diferenças de restrioes na saúde. obrigado.</p>

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.513</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Rossano Mychel Schmidt <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão do item 61.197 (c) (1)</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Analisando a ideia do projeto voe simples, esse item fere o objetivo do programa. A sua manutenção em nada muda a dinâmica do que já vivenciamos hoje.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.520</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Barros <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa Física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	

<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Questão de segurança.
<b>Justificativa:</b> Estamos colocando em risco a vida dos passageiros e clientes. Com o aumento do prazo para validação das carteiras.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.521</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Jackson Brendow Leonardo de Alencar <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa Física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Os treinamentos em simuladores tem peso relevante e contribui segurança e eliminar os riscos à segurança de voo.	
<b>Justificativa:</b> Os treinamentos em simuladores tem peso relevante e contribui segurança e eliminar os riscos à segurança de voo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.522</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Caique Fregnani <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> De 12 meses para 24 meses o tempo de treinamento para os pilotos irá ocasionar acidentes devido à falta de treinamento no simulador	
<b>Justificativa:</b> Com a extensão da carteira para 24 meses, os pilotos irão realizar menos treinamentos, o que pode ocasionar em acidentes na vida real. Pois quanto menos preparo o piloto tiver, mais chances de ocorrer um acidente grave com a tripulação e seus tripulantes. Maiores fatores de acidentes na aviação são por conta de fatores humanos, havendo treinamentos e exigindo que seja renovado a todo ano a carteira, o preparo para diminuir as chances de acidentes e deixar o voo mais seguro são melhores. Com a extensão para 24 meses, irá diminuir muito a segurança de todos os voos, acredito que só será revisto isto quando sentir a necessidade é maior segurança	

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.523**

Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> Luiz Claudio Guimarães Ribeiro <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar para 12 meses revalidação de treinamento em simuladores para pilotos	
<b>Justificativa:</b> Eliminar os riscos a segurança de voo	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.524	
Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> Caique Fregnani <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> De 12 meses para 24 meses o tempo de treinamento para os pilotos irá ocasionar acidentes devido à falta de treinamento no simulador	
<b>Justificativa:</b> Com a extensão da carteira para 24 meses, os pilotos irão realizar menos treinamentos, o que pode ocasionar em acidentes na vida real. Pois quanto menos preparo o piloto tiver, mais chances de ocorrer um acidente grave com a tripulação e seus tripulantes. Maiores fatores de acidentes na aviação são por conta de fatores humanos, havendo treinamentos e exigindo que seja renovado a todo ano a carteira, o preparo para diminuir as chances de acidentes e deixar o voo mais seguro são melhores. Com a extensão para 24 meses, irá diminuir muito a segurança de todos os voos, acredito que só será revisto isto quando sentir a necessidade é maior segurança	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.526	
Identificação	
<b>Autor da Contribuição:</b> ANDREIA CRISTINA FONSECA <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
Contribuição	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Garantir a segurança na aviação com treinamento anual.	

**Justificativa:**

Diante da importância do treinamento na vida profissional, vemos como é necessário garantir o treinamento anual, de forma a por em prática situações quase nunca encontradas num voo real. 2 anos é muito tempo para aguardar e sabemos que a prática é tudo no trabalho. Através do treinamento anual se adquire experiência, segurança na tomada de decisão diante de uma falha real no avião. Pela nossa experiência e acompanhamento durante anos na formação de pilotos, podemos afirmar que assumir a periodicidade de 2 anos para revalidação da carteira, põe em risco a segurança de milhares de futuros passageiros, visto que 2 anos é de fato muito tempo sem contato real com falhas que quase nunca ocorrem e se ocorrerem os pilotos podem não estar preparados para tomar a ação devida.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.543**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Miguel Luis Francisco  
**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Não concordo com esse projeto de lei para alterar o RBAC61, isso pode prejudicar a segurança de Voo no Brasil e também vai reduzir muito vagas de emprego no setor de treinamento.

**Justificativa:**

A proposta da Emenda RBAC61 vai reduzir a segurança do Voo e também reduzir vagas de emprego no setor de treinamento

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.553**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Edson Souza de Jesus Filho  
**Categoria:** Outros  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.19  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Entendo como razoável e coerente que o requisito de Validade de habilitação possa ser estudado e discutido para alterações no prazo de validade podendo haver uma flexibilização e extensão nestes prazos, mas de maneira nenhuma a extinção, pois fica incompatível com outros modais de transporte muito menos rigorosos em termos de segurança operacional que continuam mantendo o prazo de validade de seus tipos de habilitações.

**Justificativa:**

Considerando a natureza do tipo de transporte aéreo que requer alto nível de segurança operacional, cuja escala de classificação deveria estar, por coerência, acima dos níveis requeridos para os transportes feitos por veículos terrestres e mesmo outros modais de transporte, não me parece razoável que seja extinto o prazo de validade das habilitações de pilotos, mesmo com a justificativa de manutenção do treinamento periódico, exames de proficiência e experiência recente, enquanto que para os motoristas de veículos de transporte terrestre, por exemplo, a validade é um requisito que ainda permanece válido. Não concordo com a perpetuação da validade da habilitação dos

pilotos de aeronaves. Eventual redimensionamento dos prazos de validade destas habilitações poderia até ser objeto de estudo e discussão, mas a perpetuação não. Considerando inclusive que as atividades de fiscalização dos diferentes tipos de modais de transporte atualmente encontram-se sob competência do mesmo ministério (Infraestrutura), notadamente percebemos ainda mais a falta de coerência nessa medida, uma vez que, por critérios óbvios de classificação de risco operacional, o segmento de aviação deveria ser o último a ter regras e requisitos congêneres, como por exemplo de licença de pessoal, aliviadas, senão extintas como no caso em pauta.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.554

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Edson Souza de Jesus Filho  
**Categoria:** Outros  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.19  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

Entendo como razoável que o requisito de Validade de habilitação possa ser estudado e discutido para alterações no prazo de validade podendo haver uma flexibilização e extensão nestes prazos, mas de maneira nenhuma a extinção, pois fica incompatível com outros modais de transporte muito menos rigorosos em termos de segurança operacional que continuam mantendo o prazo de validade de seus tipos de habilitações.

###### Justificativa:

Considerando a natureza do tipo de transporte aéreo que requer alto nível de segurança operacional, cuja escala de classificação deveria estar, por coerência, acima dos níveis requeridos para os transportes feitos por veículos terrestres e mesmo outros modais de transporte, não me parece razoável que seja extinto o prazo de validade das habilitações de pilotos, mesmo com a justificativa de manutenção do treinamento periódico, exames de proficiência e experiência recente, enquanto que para os motoristas de veículos de transporte terrestre, por exemplo, a validade é um requisito que ainda permanece válido. Não concordo com a perpetuação da validade da habilitação dos pilotos de aeronaves. Eventual redimensionamento dos prazos de validade destas habilitações poderia até ser objeto de estudo e discussão, mas a perpetuação não. Considerando inclusive que as atividades de fiscalização dos diferentes tipos de modais de transporte atualmente encontram-se sob competência do mesmo ministério (Infraestrutura), notadamente percebemos ainda mais a falta de coerência nessa medida, uma vez que, por critérios óbvios de classificação de risco operacional, o segmento de aviação deveria ser o último a ter regras e requisitos congêneres, como por exemplo de licença de pessoal, aliviadas, senão extintas como no caso em pauta.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.560

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** LUCAS PEREIRA PATO  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.15  
**Tipo de Contribuição:** Inclusão  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

simplificação de habilitações

###### Justificativa:

atual burocracia

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.561

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Rodrigo Abi Saber França  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

Tendo em vista o altíssimo custo na formação para piloto de avião não faz sentido o profissional, as vezes ainda aluno precisar se submeter a Recheques de suas carteiras anuais, bi-anuais, uma vez que o mesmo já é Habilitado para tal.  
 Esse tipo de ação inviabiliza financeiramente não só a formação do aluno piloto mas de aviadores já formados, muitas vezes sem emprego que precisam desembolsar um valor significativo para revalidar uma carteira que ele já possui habilitação.

##### Justificativa:

A minha justificativa para a viabilidade dessa emenda e de minhas considerações é que no âmbito financeiro, as revalidações lesam o profissional devido o mesmo já possuir Habilitação emitida pela ANAC para exercer a profissão.  
 Outro ponto importante é que em nenhuma profissão se faz necessário ficar revalidando suas habilitações (médicos, advogados, engenheiros, e etc) ou seja uma vez habilitado não se faz necessário realizar nenhum tipo de revalidação.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.562

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Jose Ricardo Graca  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

- Exames médicos FAA poderão ser convalidados pela ANAC,
- Carteiras emitidas CHT pela FAA com proficiência na lingua inglesa atestada pelo examinador terão que nivel ICAO ao serem convalidadas pela ANAC,
- Os portadores de CHT PLA com tipo e IFR terão que revalidar o Monomotor e Multimotores com check adicional,

##### Justificativa:

Reconhecer a FAA e convalidar todas as licenças por ela emitida,  
 Não faz sentido portadores de CHT PLA com vasta experiência em comando ter que fazer checks regulares para voar avioes monotomotores e ou multimotores de menores categorais, basta comprovar experiencia recente, ou, ainda, por meio de um voo com um piloto de comprovada experiencia recente nessa categoria caso tenha ficado um periodo longo sem voar este tipo de avioes.

--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.563</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Marcus Estevan Bandeira de Britto <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> NA <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Excelente iniciativa	
<b>Justificativa:</b> A muito tempo a categoria precisava desse apoio	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.564</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ricardo Augusto Mendes de Moraes <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.19 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão de critérios para possibilitar a comprovação de experiência recente e exigências da manutenção da vigência das habilitações para pilotos que voem aeronaves estrangeiras com habilitações estrangeiras e/ou com validações da licença ANAC.	
<b>Justificativa:</b> Atualmente não existe um processo simples para se comprovar essas horas voadas em aeronaves estrangeiras, uma vez que a CIV digital não aceita esta inclusão. Se a vigência se manter atrelada às informações declaradas por meio desse sistema apenas, se torna impossível a manutenção de habilitações Brasileiras e consequentemente a manutenção de empregos para pilotos voando aeronaves estrangeiras e que dependam da licença ANAC válida.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.565</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Marcelo <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.33 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b>

<p><b>Contribuição</b></p> <p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> É permitida a validação de proficiência em um período a comprovação de 20 horas no último ano da referida habilitação por duas validações consecutivas seguidas obrigatoriamente de um exame de proficiência em escola.</p> <p><b>Justificativa:</b> O fato de um piloto possuir 20 horas (ou alguma outra referencia de horas a definir) no ultimo período comprova que o mesmo possui proficiência na função a bordo, inclusive para este tipo de validação poderia ser obrigatório por exemplo o preenchimento da CIV digital. Veja pelo caso de IFR, todo ano é necessário ir fazer um re-check IFR, mesmo o piloto tendo exercido dezenas a centenas de horas IFR no ano, o piloto então sai de uma equipamento que muitas vezes tem inumeros recursos a mais e mais complexos para entrar em um Cessna antigo e de pouco recurso e fazer um voo que comprava o que suas dezenas de horas em atividade, navegando, coordenando com controle, executando procedimentos já comprovaram. Qual é a real medida de SAFETY nisto? O que vale mais 30 horas de IFR real ou 1/2h de IFR em um teste rápido? De nada agrega este exame se não é burocratizar e gerar custos que no final desestimulam todo o setor. Por outro lado a cada 2 "re-checks" por experiencia recente (e qndo se fala em exp. recente não somente 3 pousos e sim um requisito maior) a sugestão é que seja obrigatorio um re-check em escola, normal, para propiciar um ganho em caso de alguma remota possibilidade de falha do piloto (que esta operando constantemente e se sujeitando inclusive a multas por descumprir algo) tenha a possibilidade de ser sanada.</p>
--

<p><b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.566</b></p>	
<p><b>Identificação</b></p>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> MAURICIO JOSE ANTUNES GUSMAN FILHO <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
<p><b>Contribuição</b></p> <p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Incluir na seção 61.218 (b) (3) (ii) o treinamento de pilot incapacitation para que o SIC tenha condições de operar sozinho a aeronave na incapacidade do PIC.</p> <p><b>Justificativa:</b> Não está claro nas letras (A) e (B) da seção 61.218 (b) (3) (ii) que os pousos ou o treinamento de perda de motor a serem realizados pelo SIC, na situação de PIC, serão feitos na situação mais critica, ou seja, com o PIC incapacitado para operar a aeronave. É necessário ter a segurança que o SIC consiga levar a aeronave até o pouso nesta situação, ou seja, operando sozinho a aeronave.</p>	

<p><b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.567</b></p>	
<p><b>Identificação</b></p>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Guilherme Resende de Almeida <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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></p>

<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Discordo da alteração que trata a periodicidade do treinamento em simuladores de voo de 12 meses para 24 meses. Treinamento em simulador de voo está diretamente ligado à segurança de voo. Passar mais de 12 meses sem treinar panes, como falha de motor, fogo no motor, wind shear, TCAS, etc afetará a proficiência do piloto. Alternando o check a cada 12 meses para fazer um check no próprio avião sem simular panes e apenas respondendo memory items não substitui o nível de proficiência atingido no treinamento em simulador.	
<b>Justificativa:</b> Afetará e muito a segurança de voo.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.571</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Henrique de Menezes Carneiro <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Autorização para utilização de Aeronaves Leves Esportivas (LSA) para instrução de habilitações MNTE/VFR nas licenças de PPA e PCA.	
<b>Justificativa:</b> A utilização de LSAs visa oferecer aeronaves mais novas, com melhor consumo de combustível, avionics mais novos, menor custo de manutenção e maior confiabilidade, reduzindo assim o custo global para a formação de um piloto (PPA e PCA) bem como reduzindo o custo de manutenção para os CIACs, com o ganho de segurança operacional com aeronaves mais novas. A título de estatísticas, basta consultar a idade média das aeronaves registradas para instrução no RBAC.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.572</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Henrique de Menezes Carneiro <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Incluir nas prerrogativas da licença de Piloto Privado as mesmas prerrogativas utilizadas pela FAA na FAR 61.113	
<b>Justificativa:</b> Um detentor de licença de piloto privado podera realizar pequenas atividades com uma pequena recompensa monetária, podendo assim auxiliar na sua formação como piloto comercial.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.573</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Henrique de Menezes Carneiro <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração nos requisitos de experiência para concessão da habilitação de Piloto Comercial, separando as horas voadas de maneira pessoal das horas voadas em CIAC. Manter um mínimo de 150h em CIAC, contando as horas do treinamento de Piloto Privado, ou mínimo de 200h totais se voadas de maneira particular, com essas contagens não interferindo uma na outra.	
<b>Justificativa:</b> Separar a contagem de experiência voada de maneira pessoal das horas voadas em CIAC, atualmente, caso o aluno matriculado num curso de piloto comercial, se voar uma hora fora do CIAC, tem o seu requisito de experiência aumentado de 150 para 200 horas. Mantendo essa separação, o aluno tem a liberdade de exercer na prática a sua licença de piloto privado durante o seu treinamento de Piloto Comercial	
<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.574</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> ZWICKER WALNER SANTIAGO DA SILVA <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Para tripulantes que comprovem um mínimo de seis horas mensais ou 40 horas semestrais, seja revalidada a vigência da habilitação automaticamente e no lugar do exame de proficiência, seja determinado um mínimo de duas horas de voo em treinamento no período seis meses para as habilitações de classe e IFR.	
<b>Justificativa:</b> Em 27 anos de aviação, nos quais 23 foram em empresas, chegando a exercer função de instrutor e examinador credenciado, pude verificar e constatar que um bom treinamento faz com que o tripulante consiga manter um nível de proficiência e capacidade situacional em voo normal, de emergência ou condições adversas bem superior aos de um voo de EXAME de proficiência, no qual a maioria dos pilotos, por estarem sendo avaliados ficam nervosos e ansiosos, diferente de uma situação real. Um voo de treinamento, da a liberdade ao piloto treinar seus maiores receios e realizar todas as manobras de forma a aprimorar seu nível técnico. O proprietário de uma aeronave, sendo ele piloto ou não, se sentirá bem mais confortável ao pagar os gastos de um voo treinamento ao invés de um voo de exame de proficiência técnica.	

--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.575</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Richard Fernandes <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Olá, Após assistir o Webnario fica meu questionamento a respeito da alteração da periodicidade de treinamento em Simulador para o caso de aeronauta, comandante de A320 que foi jogado na rua, a 15 dias de vencimento da CHT pela Avianca. Além da empresa descumprir completamente a lei, não recebemos nem mesmo as verbas rescisórias e dessa forma ainda tive que bancar mais de 4,000 mil dólares com dinheiro emprestado para revalidar tal CHT. Sem tal CHT válida, a maioria das empresas se recusam a nos contratar, sendo que após uma contratação, tudo deve ser feito novamente, ground school, simuladores, etc. Agora que se passou mais de um ano, muitos colegas literalmente perderam tal investimento, (visto que continuamos desempregados), tendo que pagar mais de 4,000 dólares novamente, agora com a moeda a quase seis reais, para mantermos carteira válida. Eu mencionei essa triste realidade para ilustrar o quanto uma periodicidade de vinte e quatro meses seria tão bem vinda à categoria que de uma forma ou outra muito contribuiu para o crescimento e fortalecimento da aviação brasileira. Obrigado	
<b>Justificativa:</b> Acredito que minha solicitação/opinião não implica em absolutamente nada na segurança do voo, visto que após a contratação e/ou recolocação do aeronauta, o mesmo será obrigado a cumprir todo o treinamento de acordo com a regulamentação, inclusive voar com um instrutor, por período determinado, trazendo assim de volta sua recencia no equipamento. Obrigado	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.576</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Felipe Braidoti <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.213 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Referente ao conceito de validade e experiência recente.	
<b>Justificativa:</b>	

Se a CHT "não irá vencer", mas vai continuar sendo exigido requisitos de experiência recente e ter de realizar um voo de exame de proficiência com um examinador para ser novamente aprovado após determinado período. Ao meu ver não muda muito nada o que acontece atualmente, com exceção da Gru, os pilotos obviamente vão continuar pagando pelo voo de exame, pelo custo que o envolve com uma escola credenciada ou mesmo com examinador. Não!?

Está claro que o piloto é responsável pela operação, bem como da segurança da aeronave e que o mesmo deve estar ciente de gerenciar os requisitos vigente. No entanto, terá a preocupação com este cheque prático que vai continuar existindo, portanto terá que renovar a data de realização do exame que vai constar no site. Não é mesmo? Vai tirar a parte administrativa de processo. Mas tem contradição com o objetivo que prevê a portaria do "voo simples": Fim da validade das habilitações. Sendo que na prática certo vencimento continuará existindo.

Considerando por exemplo, que o prazo de uma habilitação classe era de dois anos, os requisitos de experiência recente serão também ampliados!? Pois o sistema da Anac deixará de constar o vencimento da CHT para registrar a data de realização do cheque, e se mantiver os mesmos requisitos de experiência recente com um prazo inferior, irá gerar certa confusão, podemos entender que o piloto que não voar dentro deste período ou mesmo se não estiver voando e quando tiver uma oportunidade de voar ultrapassando a experiência recente, não poderá fazê-lo uma vez que estará fora. Procede?

Talvez esse meu ponto de vista reflete a situação de muitos pilotos que não atuando no mercado, não estão voando com a devida frequência necessária. Posso estar errado, mas meu intuito é colaborar.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.577

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Felipe Braidoti  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.19  
**Tipo de Contribuição:** Inclusão  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Habilitação PBN, LOA ou RNAV.

##### Justificativa:

Sugestão, tornar visível por meio de consulta a CHT on line, deixando claro se o piloto está ou não habilitado a executar procedimentos PBN/RNAV. Pois na IS Nº 91-001, diz que a proficiência será realizada durante o exame de habilitação IFR.  
 Bem como, seria também interessante tornar disponível no RAB se a aeronave está HOMOLOGADA ou não com GNSS balisado e instalado na aeronave para consulta on line.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.581

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Wiliton Oliveira de Souza  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

Do simulador de voo: passe o vencimento a cada 36 meses caso haja experiência recente do tripulante. Caso o fabricante da aeronave não ofereça o equipamento 'simulador', no território nacional, o poder público minimize aquisição do mesmo através de linhas de financiamento do BNDEs.  
 Do Rexeque: que se finda Rexeque anual, com o aeronauta comprovando experiência recente, através de FPL's confeccionados e aprovados, mais a CIV eletrônica, para habilitações classe, tipo, ir, inva, pagr.  
 Do Inspac/Checador: homologação de mais pessoal competente Checador onde exista escolas de aviação e/ou aeroclube, inclusive habilitação tipo.  
 Da liberdade da revalidação de habilitação: desburocratizar o Rexeque, quer seja com menos documentos, quer seja sem taxas, haja vista o momento em que atravessamos.

**Justificativa:**

Flexibilização burocrática, facilidade de deslocamento, diminuição considerável da onerosidade para uma categoria das mais afetadas ultimamente. Criar mais condição de trabalho e consequentemente mais postos de emprego.  
 Muito Obrigado.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.582**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Renato Calegari

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.213

**Tipo de Contribuição:** Alteração

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

EXCLUSÃO da TFAC 5123 - CHEQUE INICIAL SIMULADOR (NO EXTERIOR) OU VALIDAÇÃO DE LICENÇA ESTRANGEIRA ATRAVÉS DE REALIZAÇÃO DE PROVAS NO EXTERIOR R\$13.344,60

**Justificativa:**

A exclusão dessa TFAC irá baratear o custo de operação de uma aeronave, e consequentemente estimular novas empresas a entrar no mercado da aviação executiva. Pois o "custo Brasil" já extremamente alto! Não faz sentido essa taxa ser tão alta!

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.583**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** JOSÉ Duvercino de Carvalho

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

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

**Tipo de Contribuição:** Inclusão

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Obrigatoriedade da revalidação de HABILITAÇÃO IFR a cada 12 meses em simulador AATD

**Justificativa:**

Em simuladores é possível executar todos os procedimentos IFR ( VOR, ILS, RNAV) com condições meteorológicas simuladas nos mínimos IFR

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.585

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Luis Fernando Malluf Sanchez  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.237  
**Tipo de Contribuição:** Inclusão  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

Inclusão no Item 61.237 (b), paragrafo (5) que menciona necessário 50 horas em comando IFR para ministrar instruções IFR. Sugestão seria incluir outras possibilidades ao invés de 50 horas em comando. Exemplo: 500 horas como segundo em comando pelo RBAC 135 ou 121.

Outra possibilidade: 50 horas em comando ou licença de PLA das quais incluem 75 horas IFR sem a necessidade de serem em comando.

Além de adicionar a necessidade, caso o candidato não possuir 50 horas em comando IFR, possuir de imediato o curso e endosso para ser instrutor IFR, como menciona o item 7.6 da IS 141-007.

Justificativa: Entendo que a experiência de 50 horas em comando IFR não torna a única forma de garantia de segurança e qualidade da instrução. Um piloto que exerce ou exerceu atividade como segundo em comando através do RBAC 135 ou 121 possui experiência em diversos tópicos que são abordados na IS 141-007 (Ex: operação PBN, RNP-AR, CAT II e III, uso de radar, automação do voo, glass cockpit, entre outros), demonstrando uma maior "bagagem" quanto aos conceitos e características do voo IFR, além de o mesmo demonstrar maior experiência de voo (Ex: sugestão de 500 horas como segundo em comando IFR versus 50 horas de comando IFR).

Aliado a isto, esta inclusão estaria também em acordo com a IS 141-007, item 1.12.3 "Requisitos de participação no PQI" pagina do documento 35, tabela PQI 3 estrelas PC/IFR que menciona a possibilidade de um coordenador de curso ter a experiência IFR como segundo em comando em RBAC 121.

Desta forma, entendo que a segurança da operação estaria garantida com uma maior experiência de voo (500 horas versus 50 horas) e a qualidade estaria garantida através da experiência acumulada pelo instrutor da operação 121 ou 135 (Ex: operação PBN, RNP-AR, CAT II e III, uso de radar, automação do voo, glass cockpit, entre outros) aliado ao curso conforme item 7.6 da IS 141-007.

##### Justificativa:

Entendo que a experiência de 50 horas em comando IFR não torna a única forma de garantia de segurança e qualidade da instrução. Um piloto que exerce ou exerceu atividade como segundo em comando através do RBAC 135 ou 121 possui experiência em diversos tópicos que são abordados na IS 141-007 (Ex: operação PBN, RNP-AR, CAT II e III, uso de radar, automação do voo, glass cockpit, entre outros), demonstrando uma maior "bagagem" quanto aos conceitos e características do voo IFR, além de o mesmo demonstrar maior experiência de voo (Ex: sugestão de 500 horas como segundo em comando IFR versus 50 horas de comando IFR).

Aliado a isto, esta inclusão estaria também em acordo com a IS 141-007, item 1.12.3 "Requisitos de participação no PQI" pagina do documento 35, tabela PQI 3 estrelas PC/IFR que menciona a possibilidade de um coordenador de curso ter a experiência IFR como segundo em comando em RBAC 121.

Desta forma, entendo que a segurança da operação estaria garantida com uma maior experiência de voo (500 horas versus 50 horas) e a qualidade estaria garantida através da experiência acumulada pelo instrutor da operação 121 ou 135 (Ex: operação PBN, RNP-AR, CAT II e III, uso de radar, automação do voo, glass cockpit, entre outros)

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.586

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Renato Calegari

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

<b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Endosso para PIC em aeronaves tipo quando a habilitação é a mesma. Exemplo (vide anexo): a habilitação C525 abrange vários modelos, tais como 525 (CJ,CJ1,CJ+ e M2), 525A (CJ2 e CJ2+), 525B (CJ3 e CJ3+) e 525C (CJ4). Por exemplo, o FAA permiti que um piloto que tenha feito treinamento em simulador de um CJ3 (525B) faça um treinamento num CJ4 (no próprio avião) por um piloto devidamente treinado e habilitado, e conseqüentemente receba um Endosso para operar CJ4 (525C).	
<b>Justificativa:</b> Seguir os mesmos moldes de uma legislação já existente e reduzir a burocracia e custos, uma vez que são aeronaves similares, ou seja, sem comprometer o nível de segurança de voo	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.587</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Renato Calegari <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão no RBAC 61 - Subparte E - LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL - Item 61.97 Incluir a obrigatoriedade do curso de CRM para obtenção da Licença de Piloto Comercial	
<b>Justificativa:</b> Como é de conhecimento, o CRM já salvou muitas vidas. Mas infelizmente na maioria das vezes o piloto só vai ter contato com esse tipo de curso quando ingressa numa empresa operada sob o RBAC 135 e 121. Esse tipo de conhecimento agrega muito a segurança de voo para aviação geral, o qual será muito útil para pilotos no começo de carreira. Este curso geralmente são necessários apenas 2 dias e possui baixo custo! Bem como, seria também interessante tornar disponível no RAB se a aeronave está HOMOLOGADA ou não com GNSS balisado e instalado na aeronave para consulta on line.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.590</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Alexandre chaib <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.193 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>

<b>Contribuição</b>
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Se comprovada a experiência recente o exame de proficiência para revalidação não deveria ser solicitado.
<b>Justificativa:</b> Ao comprovar a experiência recente o piloto já comprova que está mantendo sua proficiência não necessitando de exame .

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.591</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> DANIEL PISANI DIAS <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão 61.218 (4) proficiência (ii) para a operação de acordo com o RBAC 91, o candidato não necessita de exame de proficiência para qualificação de habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando em aeronave tipo certificada para operação com apenas um piloto requerido.	
<b>Justificativa:</b> Usando como referência o FAR 61.55 (Second-in-command qualifications), a FAA estabelece que não é requerido exame de proficiência para a função Segundo em Comando. ("There is no practical test required for the issuance of the "SIC Privileges Only" pilot type rating"). Acredito que a proposta do RBAC 61.218 visa um nível de exigência superior ao FAR 61.55, demandando exame de proficiência para a função SIC, entretanto, para a função SIC em operação RBAC 91 em aeronave certificada para apenas um piloto, acredito ser desnecessário o exame de proficiência, bastando o treinamento registrado por PC/PLA devidamente habilitado na aeronave.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.592</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Israel Machado de Araújo <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.295 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Venho por meio desta audiência publica sugerir, que a subparte 61.29 trate de forma clara a utilização de horas de voo como co-piloto ou segundo em comando em uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto (single pilot).	

Sugiro que pilotos que voam uma aeronave "single" em duplo comando ou tripulação composta, por opção do operador para aumentar o nível de segurança de voo, possa considerar essa experiência ou parte dela, para concessão de licença de piloto ou elevação de graduação de licença de piloto, como PLA. Deixando de ser apenas uma experiência recente e se tornar uma experiência efetiva para nossas carreiras como piloto.

**Justificativa:**

Gostaria de justificar minha sugestão, expressando minha própria experiência na aviação iniciada em 2005. Como a maioria dos pilotos iniciei minha carreira na aviação executiva exercendo a função de copiloto em aeronave Single Pilot. Após a Resolução nº 378, de 18.03.2016, foi concedido a oportunidade de nos pilotos exercermos o direito de demonstrar esta maravilhosa experiência através da CIV.

Gostaria que a ANAC fosse um pouco além, e reconhecesse esta experiência que forma milhares de pilotos e aumenta consideravelmente a segurança de voo, muitas vezes em aeronaves single, mas de alta complexidade.

Tenho por volta de 2000 horas de voo totais e um pouco mais de 1000 hs em uma aeronave Single, onde sou habilitado para operar como CMTE, mas quando opero na função de copiloto, a minha experiência não é reconhecida para solicitação da licença PLA. Estou exercendo uma função abordo de extrema importância, contribuindo para a segura de voo e um melhor CRM. Por este motivo acredito que seja viável utilizar esta experiência para solicitação do PLA. Já que passamos por constantes avaliações de nossa capacidades e caso o piloto não esteja preparado para uma elevação de licença, será demonstrado no Cheque inicial.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.593**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Gustavo Sganzerla  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Atualmente, o item 61.21 do RBAC 61 especifica que um piloto só pode atuar como comandante de um aeronave se atender aos requisitos de experiência recente. Eu proponho que o 61.21 seja alterado para que, quando vencida a experiência recente do piloto, fique proibida apenas a operação da aeronave com passageiros a bordo. Desta forma, o piloto que precisar revalidar a sua experiência recente poderá fazê-lo sem a necessidade de um "safety-pilot" caso a aeronave NÃO esteja transportando passageiros.

**Justificativa:**

Regulamento Americano 14 CFR Part 61 item 61.57 "Recent Flight Experience: Pilot In Command". No ambiente FAA, quando a experiência recente do piloto está vencida, o piloto fica proibido de atuar como comandante de uma aeronave transportando passageiros. Porém, ele ou ela poderá comandar a aeronave sem passageiros normalmente e, no decorrer desse voo sem passageiros, poderá restabelecer a sua experiência recente sem a necessidade de levar a bordo um "safety-pilot". Tal procedimento simplifica a requalificação de pilotos cuja experiência recente tenha caducado. ANAC Portaria 2626, de 07/Outubro/2020, onde fica expressa a vontade, por parte do Diretor-Presidente Substituto da ANAC, de simplificar e desburocratizar a aviação geral brasileira.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.599**

**Identificação**

<p><b>Autor da Contribuição:</b> DANILLO RODRIGUES PEREIRA DE LUZ  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.19  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Voto A FAVOR da alteração do RBAC 61 emenda 13 Item 61.19 por conta de ser um curso de alto custo, e ficar pagando a revalidação de carteiras todos os anos alguns não tem tanta renda para isso, assim como eu, minha CHT está vencida pois não tenho dinheiro para renovação, estou a favor da ALTERAÇÃO.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Voto A FAVOR da alteração do RBAC 61 emenda 13 Item 61.19 por conta de ser um curso de alto custo, e ficar pagando a revalidação de carteiras todos os anos alguns não tem tanta renda para isso, assim como eu, minha CHT está vencida pois não tenho dinheiro para renovação, estou a favor da ALTERAÇÃO.</p>	

<p><b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.600</b></p>	
<p><b>Identificação</b></p>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Airbus Training Center  <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Pela Alternativa 2: manutenção da regra atual devido aos fatos abaixo:                  O treinamento em simulador é fator essencial para a segurança operacional. Aumentar a periodicidade para 24 meses é reduzir o nível de segurança, porque, hoje, o treinamento já está no mínimo ao proporcionar somente 16 horas de FFS por ano, para uma quantidade de horas anuais voadas pelos pilotos ao redor de 800.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  O treinamento de voo não cumpre com as partes de situações anormais, pelo simples fato de não poder simular determinadas situações como CFIT, Windshear, Fogo no motor, Engine failure, etc. Somente o simulador pode fornecer este tipo de treinamento.                  Hoje o programa recomendado pelo fabricante é dividido em ciclo de 3 anos devido à complexidade dos sistemas e condições a serem treinadas. Transformar este ciclo em 6 anos vai afetar a capacidade operacional dos pilotos treinados.                  E por fim, na EASA o treinamento é feito a cada 6 meses, exatamente para cumprir não só a parte do treinamento da aeronave como o treinamento operacional (aeroporos especiais, Operação com gelo, etc)                  Por isso, afirmo que a alternativa 3, de treinamento a cada 24 meses no FFS está na contramão das principais autoridades.</p>	

<p><b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.601</b></p>	
<p><b>Identificação</b></p>	

<p><b>Autor da Contribuição:</b> DANIEL PISANI DIAS  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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></p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>          61.21 Experiência recente          (a) Ressalvados os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste Regulamento, um piloto somente pode atuar como piloto em comando CARREGANDO PASSAGEIROS de uma aeronave se dentro dos 90 (noventa) dias precedentes ele/ELA tiver realizado:          ...          (c) Os procedimentos previstos noS parágrafoS 61.21(a)(1)(ii), 61.21(a)(2) E 61.21(b)(2) acima podem ser realizados em um FSTD qualificado pela ANAC que represente a categoria da aeronave a ser voada.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>          Os requisitos de experiência recente exigidos pela ANAC são muito mais restritivos que os da FAA e EASA, conforme textos abaixo.          Na aviação executiva, por vezes é desafiador cumprir os requisitos de experiência recente, especialmente para voo noturno. A flexibilização de uso de FSTD e exigência de experiência recente apenas para transporte de passageiros adequaria a legislação brasileira à legislação de órgãos reguladores de aviação civil de referência na aviação mundial.          FAR §61.57 Recent flight experience: Pilot in command.          (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—          (i) The person acted as the sole manipulator of the flight controls; and          (ii) The required takeoffs and landings were performed in an aircraft of the same category, class, and type (if a type rating is required), and, if the aircraft to be flown is an airplane with a tailwheel, the takeoffs and landings must have been made to a full stop in an airplane with a tailwheel.          (2) For the purpose of meeting the requirements of paragraph (a)(1) of this section, a person may act as a pilot in command of an aircraft under day VFR or day IFR, provided no persons or property are carried on board the aircraft, other than those necessary for the conduct of the flight.          (3) The takeoffs and landings required by paragraph (a)(1) of this section may be accomplished in a full flight simulator or flight training device that is—          (i) Approved by the Administrator for landings; and          (ii) Used in accordance with an approved course conducted by a training center certificated under part 142 of this chapter.          (b) Night takeoff and landing experience. (1) Except as provided in paragraph (e) of this section, no person may act as pilot in command of an aircraft carrying passengers during the period beginning 1 hour after sunset and ending 1 hour before sunrise, unless within the preceding 90 days that person has made at least three takeoffs and three landings to a full stop during the period beginning 1 hour after sunset and ending 1 hour before sunrise, and—          (i) That person acted as sole manipulator of the flight controls; and          (ii) The required takeoffs and landings were performed in an aircraft of the same category, class, and type (if a type rating is required).          (2) The takeoffs and landings required by paragraph (b)(1) of this section may be accomplished in a full flight simulator that is—          (i) Approved by the Administrator for takeoffs and landings, if the visual system is adjusted to represent the period described in paragraph (b)(1) of this section; and          (ii) Used in accordance with an approved course conducted by a training center certificated under part 142 of this chapter.          EASA FCL.060 Recent experience          (b) Aeroplanes, helicopters, powered-lift, airships and sailplanes. A pilot shall not operate an aircraft in commercial air transport or carrying passengers:          (1) as PIC or co-pilot unless he/she has carried out, in the preceding 90 days, at least 3 take-</p>	

offs, approaches and landings in an aircraft of the same type or class or an FFS representing that type or class. The 3 take-offs and landings shall be performed in either multi-pilot or single-pilot operations, depending on the privileges held by the pilot; and  
 (2) as PIC at night unless he/she:  
 (i) has carried out in the preceding 90 days at least 1 take-off, approach and landing at night as a pilot flying in an aircraft of the same type or class or an FFS representing that type or class; or  
 (ii) holds an IR;

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.602

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** DANIEL PISANI DIAS

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.237

**Tipo de Contribuição:** Exclusão

**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

61.237 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo

Exclusão dos seguintes subitens:

(4) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros multimotores e aeronaves de sustentação por potência, o instrutor deve possuir um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução de voo; e

(5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.

##### Justificativa:

De acordo com RBAC 61.237 (Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo), para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, o instrutor deve possuir um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando e para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 horas de voo por instrumentos em comando.

Estes requisitos são relativamente recentes e acredito que foram estabelecidos pela ANAC com o intuito de aumentar a segurança de voo em voos de instrução MLTE/IFR, bem como a qualidade da instrução.

Antes deste requisitos, era comum que um instrutor de voo desenvolvesse inicialmente suas habilidades como instrutor de voo VFR e conforme a sua experiência, mérito e oportunidades dentro da escola/aeroclube, evoluía para ministrar instrução IFR e MLTE, com uma boa bagagem de instrução VFR.

Atualmente, com esses novos requisitos, considerando a remuneração relativamente baixa dos instrutores de voo e o custo elevado para realizar 50 hs de voo IFR e 15 hs MLTE em comando, torna-se inviável para os instrutores VFR evoluírem para a instrução IFR.

Neste cenário, um candidato a instrutor de voo que possuir 50 hs IFR e 15 hs MLTE em comando, terá prioridade na contratação como instrutor e eventualmente poderá ministrar instrução IFR sem a adequada experiência de instrução VFR, ou seja, sem a vivência de instrução, tão importante para a evolução da carreira de instrutor de voo.

Outro aspecto é o fator motivacional e de meritocracia, pois instrutores VFR que não possuem condições financeiras de custear 50 hs IFR e 15 hs MLTE, não conseguirão evoluir para a instrução IFR e MLTE, observando instrutores novos, que possuem capacidades de obter as horas de voo requeridas, evoluírem, não por mérito, para a instrução IFR e MLTE de forma muito mais rápida.

Com enfoque na segurança de voo, meritocracia e fatores motivacionais, gostaria que a ANAC considerasse uma revisão dos requisitos de 50 hs IFR / 15 hs MLTE estabelecidos no RBAC 61.237, com base nos fatores apresentados acima.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.603</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABRAPHE - Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero  <b>Categoria:</b> Associação  <b>Instituição:</b> Pessoa Jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Em relação a alteração da seção 61.215, que permitiria a revalidação de tipo ano em CTAC, ano em aeronave, em face dos custos deste tipo de treinamento serem mínimos e que o treinamento em CTAC, utilizando-se de ferramentas como FSTD, FFS, etc., acrescentam uma imensurável contribuição à segurança de voo, a ABRAPHE se coloca contrária a esta mudança.                      Em nosso entendimento, esta mudança, da forma como proposta, irá trazer uma redução mínima aos custos operacionais, porém irá afetar de forma substancial a segurança de voo.                      Portanto, acreditamos que se trata de uma mudança que não trará o efeito desejado, muito pelo contrário.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      É do conhecimento de todos os membros da ABRAPHE, o trabalho incansável da ANAC na desburocratização do sistema e luta pelo e incremento dos níveis de segurança nas operações da aviação civil Brasileira e, desta maneira, gostaríamos de nos colocar a inteira disposição para, com o nosso Know-How, podermos contribuir neste processo evolucionário.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.604</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ABRAPHE - Associação Brasileira de Pilotos de Helicóptero  <b>Categoria:</b> Associação  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.33  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Quanto a alteração das validades das habilitações, gostaríamos de salientar que as mudanças propostas são desejadas, porém a forma como foram colocadas, pouco efeito desburocratizante irá nos trazer.                      A ABRAPHE entende que um modelo mais alinhado ao praticado pelo FAA – Federal Aviation Administration, em seu FAR 61, parágrafo 61.56 – Flight Review (Revisão de Voo), seria o mais ideal para ser implementado.                      A exigência de exames de proficiência se encaixaria apenas para as aeronaves tipo, as quais devem ter seu treinamento e exames conduzidos por um CTAC.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

No Flight Review, desde que o piloto comprove que possui a experiência recente estipulada para o tipo de operação pretendida, simplesmente passa por uma revisão de voo conduzida por um Instrutor de Voo certificado pela ANAC, composta de uma hora de treinamento de solo e uma de voo, e após, sendo considerado apto pelo instrutor, o piloto receberá deste, um endosso em sua CIV digital, o qual colocaria novamente sua habilitação em vigência pelo prazo estipulado no mesmo RBAC 61  
 Desta maneira a Agência centralizaria sua fiscalização em verificar a existência da experiência recente do piloto e também na capacidade de julgamento do Instrutor certificado, deixando de cumprir o papel de analista de processos de renovação de habilitações e exames.

**Justificativa:**

É do conhecimento de todos os membros da ABRAPHE, o trabalho incansável da ANAC na desburocratização do sistema e luta pelo e incremento dos níveis de segurança nas operações da aviação civil Brasileira e, desta maneira, gostaríamos de nos colocar a inteira disposição para, com o nosso Know-How, podermos contribuir neste processo evolucionário.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.621**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Cesar Júnior Capellari  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Aumentar o prazo para a manutenção de experiência recente:  
 Voo noturno: 180 dias.  
 IFR: Aumentar para 9 meses.

**Justificativa:**

Bom dia.  
 Referente ao Item Experiência recente, para a manutenção do IFR, e também do voo noturno.  
 Devido a poucos aeródromos que operam noturno, principalmente em regiões longas das grandes capitais, e também da restrição de aeroportos que operam por instrumentos, ampliar o prazo vigente das experiências recentes.  
 Nem sempre os destinos dos voos são para aeródromos com boas instalações, sendo assim, fica mais difícil de mantermos a experiência recente.  
 Desde já grato pelo espaço fornecido para as contribuições.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.622**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Geovani Soares Albuquerque  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Outros  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Assisti ao Webinário da Anac sobre as mudanças no RBAC 61, achei interessantes as mudanças propostas, exceto no que se refere a treinamento diferenciado entre comandantes e copilotos , embora já seja adotado no FAR 61, como comentado. Penso que o segundo piloto deve estar tecnicamente preparado para pilotar uma aeronave, então vejo a mudança proposta com um apelo capitalista, em que só visa a economia por parte do empresariado, mesmo acreditando no compromisso da Anac no que relaciona-se à segurança de voo, tenho essa ressalva. Respeitosamente.</p>
<p><b>Justificativa:</b> Segurança nas operações aéreas.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.623	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> José Francisco Balbinot <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão do item revalidação de classe por experiência recente (20hs de voo sendo 4hs de navegação sem cheque de voo) conforme foi utilizado até recentemente sem afetar a segurança . E também sugerir que o no ITEM 61.225 revalidação de IFR, também fosse considerada a experiência recente para manutenção da validade sem cheque de voo..</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Realmente evoluirmos na regulação valorizando a experiência recente conforme tão bem expos o Presidente da ANAC SR. Juliano Alcantara Noman e o Ministro da Infraestrutura SR. Tarcisio Freitas quando do lançamento do programa Voo Simples, PARABENIZO A ANAC PELA INICIATIVA.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.624	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Air Tractor Inc <b>Categoria:</b> Fabricante de Aeronaves <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.213 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugerimos a alteração do item 61.213(4)i do RBAC 61, para dispensar a habilitação AT8T do exame de proficiência na aeronave</p>	
<p><b>Justificativa:</b></p>	

Devido a distribuição geográfica da frota e a pouca disponibilidade de examinadores credenciados pela ANAC o exame de proficiência, requerido em 5.4.4.1 (d), estão restringindo os processos de habilitação AT8T

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.640

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Gustavo Alonso de Oliveira  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

Defendo não existir Validade das habilitações.  
 Defendo co-piloto ter treinamento diferente  
 Defendo o treinamento em simulador a cada 1 ano, porém somente treinamento, não cheque.

###### Justificativa:

Todas as profissões, inclusive médicos, não precisam a todo tempo mostrar aptidão, ser checado gera pressão no candidato, pois tem família pra sustentar e contas a pagar. Acredito que o cheque atrapalha o treinamento, no qual fica voltado ao voo de cheque e não ao treinamento em si. Sem falar que não é um voo que qualifica o piloto e sim o treinamento em si.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.641

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Marco Aurelio Gomes Alves  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

Minha opinião é de que se o aeronauta tem mantido suas atividades regulares durante o ano e nos últimos 90 dias, estará apto a continuar suas atividades por mais 12 meses sem prejuízo a segurança de voo.

###### Justificativa:

Entendo que qualquer profissional que esteja regularmente exercendo função a bordo de aeronave, estará apto a desempenhar com segurança qualquer anormalidade prevista em treinamento previamente feito.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.642

<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Carlos Antonio Motta de Souza  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.19  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Com relação à validade das habilitações de tipo, considero um ano (12 meses) um prazo muito curto. Sugiro que seja ampliado para dois anos (vinte e quatro meses), desde que o tripulante comprove experiência recente na aeronave na qual está habilitado.                      Sugiro ainda que a obrigatoriedade para o treinamento periódico em simulador de voo para aeronaves tipo seja concedido um prazo de 24 meses, desde que o tripulante também comprove a experiência recente no tipo.                      Sugiro ainda uma maior flexibilidade para o treinamento inicial para pilotos segundo em comando em aeronaves tipo, sob a supervisão e responsabilidade de um piloto em comando.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Os custos para revalidação anual da habilitação de aeronaves tipo em simulador de voo são extremamente elevados, tendo em vista que as despesas são realizadas em dólares e a grande maioria dos Centros de Treinamento são localizados fora do Brasil. Um prazo de 24 meses não traz prejuízo para a segurança de voo e permitirá uma maior flexibilidade e planejamento aos operadores, além de substancial economia.                      A flexibilização do treinamento inicial de um piloto segundo em comando trará maior incentivo para os pilotos que estão iniciando a carreira, irá fomentar o desenvolvimento da formação aeronáutica e diminuir os custos para o operador, sem prejuízo para a operação e segurança.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.643</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG)  <b>Categoria:</b> Sindicato  <b>Instituição:</b> Pessoa Jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Incluir ao texto da seção 61.5 (b)(3)(ii) frase versando sobre a exceção também das aeronaves certificadas para operação aerogrícola, ficando a referida seção com a seguinte versão final:                      (3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos:                      (i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;                      (ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto aeronaves certificadas para operação aeroagrícola, balões livres e dirigíveis;                      (iii) aviões com motor a reação;                      (iv) aeronaves de sustentação por potência; e                      (v) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC;</p>	

<p><b>Justificativa:</b>                  As justificativas da proposta de alteração na seção 61.5 (b) (3) (ii) estão expostas na NT 012020 anexa à presente contribuição e foram feitas com base no artigo 202 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o CBA.                  O Sistema de Audiência Pública (AUDPUB) da ANAC não permitiu anexar junto à proposta do SINDAG os seguintes documentos que fazem parte do processo:                  1. Carta FAA que versa sobre a Exemption nº 5651Q / Regulatory Docket nº FAA-2002-11498                  2. Operation Evaluation Guidance Material (OE GM) – Flight Crew da EASA                  Caso necessário e solicitado, os mesmos poderão ser encaminhados posteriormente.</p>
--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.644</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional das Empresas de Aviação Agrícola (SINDAG)  <b>Categoria:</b> Sindicato  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.245  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Incluir a letra (c) na seção 61.245, com o seguinte teor:                  “(c) Caso haja habilitação de classe averbada na mesma licença:                  (1) a revalidação ou manutenção da vigência da habilitação de piloto agrícola avião revalida ou mantém a vigência da habilitação de classe avião monomotor terrestre; e                  (2) a revalidação ou manutenção da vigência da habilitação de piloto agrícola helicóptero revalida ou mantém a vigência da habilitação de classe helicóptero monomotor a turbina e helicóptero monomotor convencional.”</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  As justificativas para inclusão da letra (c) na seção 61.245 estão expostas na NT022020 anexada à presente contribuição a qual levou em consideração o artigo 202 da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o CBA.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.645</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gustavo Sganzerla  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215  <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Gostaria de esclarecer que considero excelente a iniciativa de permitir que o treinamento em simulador para revalidação de habilitação tipo seja de dois em dois anos. Treinamento em simulador é algo ótimo, porém 2 em 2 anos é suficientemente frequente. Desonera e simplifica. Parabéns!</p>	

<p><b>Justificativa:</b> Opinião de um piloto cuja licença de PLA foi conquistada em 2002.</p>
--

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.646</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gustavo Sganzerla <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Gostaria de esclarecer que considero excelente a proposta de relaxar os requisitos para obtenção de habilitação tipo para segundo em comando. O copiloto precisa demais de incentivos e facilidades como esta para poder ter chances de crescer e evoluir. Parabéns!</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Opinião de um piloto cuja licença de PLA foi conquistada em 2002.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.647</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Marco Aurelio Gomes Alves <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Minha opinião é de que se o aeronauta tem mantido suas atividades regulares durante o ano e nos últimos 90 dias, estará apto a continuar suas atividades por mais 12 meses sem prejuízo a segurança de voo.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Entendo que qualquer profissional que esteja regularmente exercendo função a bordo de aeronave, estará apto a desempenhar com segurança qualquer anormalidade prevista em treinamento previamente feito.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.648</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Luiz Fabiano Cunha</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61</p>

<p><b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Luiz Fabiano Zaccarelli Cunha presidente da Aeroglobo Aeronaves Ltda, solicita em nome dos operadores do Air Tractor AT-802 e AT-802A, exclusão da seção 61.5 (B) (3) (ii) do RBAC 61 para permitir aos pilotos dos modelos Air Tractor AT-802 e AT-802A operar esses aviões sem uma classificação tipo, embora o peso bruto máximo desses aviões exceda 12.500 libras.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Sem essa isenção, um custo alto seria colocado tanto na ANAC quanto nos proprietários e pilotos dos aviões AT-802/802A. Quando um avião está pronto para ser pego após a VTI, o piloto precisaria providenciar para que um checador da ANAC, viajasse até a instalação da oficina para realizar uma verificação de voo de classificação tipo. Além disto, uma vez que o avião na base, o operador seria obrigado a providenciar uma verificação de voo tipo de classificação com a ANAC para cada piloto que pilotaria o avião. É de o interesse público incentivar a substituição de aeronaves no combate a incêndios por aeronaves modernas e confiáveis movidas a turbinas. O AT-802/802A atende a essa necessidade e a negação dessa isenção seria prejudicial à venda desta aeronave e não seria de interesse público. Esses aviões, que operam com aeronavegabilidade de categoria restrita para operações do tipo agrícola, estão em um nível de complexidade que não justifica uma classificação de tipo</p>	

<p><b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.649</b></p>	
<p><b>Identificação</b></p>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Luiz Fabiano Cunha <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b></p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Luiz Fabiano Zaccarelli Cunha presidente da Aeroglobo Aeronaves Ltda, solicita em nome dos operadores do Air Tractor AT-802 e AT-802A, exclusão da seção 61.5 (B) (3) (ii) do RBAC 61 para permitir aos pilotos dos modelos Air Tractor AT-802 e AT-802A operar esses aviões sem uma classificação tipo, embora o peso bruto máximo desses aviões exceda 12.500 libras.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Sem essa isenção, um custo alto seria colocado tanto na ANAC quanto nos proprietários e pilotos dos aviões AT-802/802A. Quando um avião está pronto para ser pego após a VTI, o piloto precisaria providenciar para que um checador da ANAC, viajasse até a instalação da oficina para realizar uma verificação de voo de classificação tipo. Além disto, uma vez que o avião na base, o operador seria obrigado a providenciar uma verificação de voo tipo de classificação com a ANAC para cada piloto que pilotaria o avião. É de o interesse público incentivar a substituição de aeronaves no combate a incêndios por aeronaves modernas e confiáveis movidas a turbinas. O AT-802/802A atende a essa necessidade e a negação dessa isenção seria prejudicial à venda desta aeronave e não seria de interesse público.</p>	

Esses aviões, que operam com aeronavegabilidade de categoria restrita para operações do tipo agrícola, estão em um nível de complexidade que não justifica uma classificação de tipo

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.650

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Luiz Fabiano Cunha  
**Categoria:** Outros  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

Luiz Fabiano Zaccarelli Cunha presidente da Aeroglobo Aeronaves Ltda, solicita em nome dos operadores do Air Tractor AT-802 e AT-802A, exclusão da seção 61.5 (B) (3) (ii) do RBAC 61 para permitir aos pilotos dos modelos Air Tractor AT-802 e AT-802A operar esses aviões sem uma classificação tipo, embora o peso bruto máximo desses aviões exceda 12.500 libras.

##### Justificativa:

Sem essa isenção, um custo alto seria colocado tanto na ANAC quanto nos proprietários e pilotos dos aviões AT-802/802A. Quando um avião está pronto para ser pego após a VTI, o piloto precisaria providenciar para que um checador da ANAC, viajasse até a instalação da oficina para realizar uma verificação de voo de classificação tipo. Além disto, uma vez que o avião na base, o operador seria obrigado a providenciar uma verificação de voo tipo de classificação com a ANAC para cada piloto que pilotaria o avião.

É de o interesse público incentivar a substituição de aeronaves no combate a incêndios por aeronaves modernas e confiáveis movidas a turbinas. O AT-802/802A atende a essa necessidade e a negação dessa isenção seria prejudicial à venda desta aeronave e não seria de interesse público.

Esses aviões, que operam com aeronavegabilidade de categoria restrita para operações do tipo agrícola, estão em um nível de complexidade que não justifica uma classificação de tipo

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.651

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Luiz Fabiano Cunha  
**Categoria:** Outros  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

Luiz Fabiano Zaccarelli Cunha presidente da Aeroglobo Aeronaves Ltda, solicita em nome dos operadores do Air Tractor AT-802 e AT-802A, exclusão da seção 61.5 (B) (3) (ii) do RBAC 61 para permitir aos pilotos dos modelos Air Tractor AT-802 e AT-802A operar esses aviões sem uma classificação tipo, embora o peso bruto máximo desses aviões exceda 12.500 libras.

##### Justificativa:

Sem essa isenção, um custo alto seria colocado tanto na ANAC quanto nos proprietários e pilotos dos aviões AT-802/802A. Quando um avião está pronto para ser pego após a VTI, o piloto precisaria providenciar para que um checkador da ANAC, viajasse até a instalação da oficina para realizar uma verificação de voo de classificação tipo. Além disso, uma vez que o avião na base, o operador seria obrigado a providenciar uma verificação de voo tipo de classificação com a ANAC para cada piloto que pilotaria o avião.

É de o interesse público incentivar a substituição de aeronaves no combate a incêndios por aeronaves modernas e confiáveis movidas a turbinas. O AT-802/802A atende a essa necessidade e a negação dessa isenção seria prejudicial à venda desta aeronave e não seria de interesse público.

Esses aviões, que operam com aeronavegabilidade de categoria restrita para operações do tipo agrícola, estão em um nível de complexidade que não justifica uma classificação de tipo

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.652

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Instituto do Aerodesporto Brasileiro  
**Categoria:** Associação  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

Artigo 61.53 – se equivale a FAR 61.83

Rever a elegibilidade em dois grupos, a saber:

- (a) Ter pelo menos 16 anos de idade para outras atividades que não sejam planadores ou balões.
- (b) Ter pelo menos 14 anos de idade para operar planador ou balão.
- (c) Conceder a licença de piloto aluno desde que este apresente um termo de compromisso e responsabilidade assinado pelo responsável, com firma reconhecida em cartório, e onde esteja expresso neste termo que o responsável autoriza o aluno piloto a iniciar o treinamento de voo e se responsabiliza pelos atos do aluno piloto.
- (d) ter concluído ou, pelo menos, estar cursando o ensino médio.

##### Justificativa:

Equivalência a FAR 61.83 e permite aos interessados ingressarem em uma idade que podem concluir seus ensinamentos e treinamentos em tempo para que na maioria não desistam devido à grande demanda de tempo e de dinheiro para a entrada da faculdade. Deixar aos 18 anos impede muitos de seguirem a carreira por um grande acúmulo de atividades.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.563

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Instituto do Aerodesporto Brasileiro  
**Categoria:** Associação  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

<p>Artigo 61.173 Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto de balão livre                  (a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve:                  (1) ter completado 16 (dezesesseis) anos; e                  (2) ter concluído o ensino fundamental.</p>
<p><b>Justificativa:</b>                  Equivalência com a FAR 61.103 e equivalência com a RBAC 61.153 que também contempla os 16 anos para a licença de piloto de planador. Não existe nenhum motivo técnico que justifique uma modalidade ser 16 anos e a outra não. Na última audiência já havia sido solicitado, esta revisão que só se deu para o planador, acabaram esquecendo de ajustar para o Balão. Esperamos que nesta oportunidade possamos seguir para 16 anos, o que permite formar jovens com talento para seguirem a prática esportiva. Se mantiverem 18 anos, não teremos jovens voando nos mundiais juniores como os demais países tem. Mais uma vez enfatizamos de que não há uma dificuldade maior no piloto de balão em relação ao piloto de planador.</p>

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.654</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Instituto do Aerodesporto Brasileiro  <b>Categoria:</b> Associação  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Artigo 61.91 Aplicabilidade                  (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto comercial nas categorias avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência, balão livre e dirigível, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Inclusão de balão livre. Equivalência com a FAR 61.129. Os pilotos brasileiros não conseguem equivalência no exterior para voarem balões de passageiros pela falta dessa possibilidade no Brasil. Outro motivo, é que existe prevista a SAE para voos panorâmicos conforme a RBAC 136 que em seu artigo 136.43(d) versa que os voos panorâmicos só podem ser conduzidos por detentores de licença de piloto comercial vinculados ao detentor de certificado, devidamente habilitados e qualificados para conduzir a atividade, e com o CMA válido. Mesmo não tendo aeronave certificada no Brasil, mas que se espera com o Programa Voo Simples haver esta redução drástica da TFAC 5272 e outras correlatas para que a indústria nacional possa seguir seu caminho na certificação e depois o fomento das SAE através de pilotos comerciais.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.655</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Instituto do Aerodesporto Brasileiro  <b>Categoria:</b> Associação  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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></p>
<b>Contribuição</b>	

<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Artigo 61.101 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto comercial                  (a) O candidato a uma licença de piloto comercial deve possuir, como mínimo, a seguinte experiência de voo na categoria de aeronave solicitada:                  Incluir a CATEGORIA (5) – BALÃO LIVRE                  (5) categoria balão livre:                  (i) um total de 50 (cinquenta) horas de voo em pelo menos 40 ascensões.</p>
<p><b>Justificativa:</b>                  Inclusão da categoria balão livre, que havia sido retirada quando da mudança de RBHA 61 para RBAC 61. Na RBHA 61 a experiência estava prevista no artigo RBHA 61.185(d) conforme indicado no artigo RBHA 61.99.                  Outro motivo, é que existe prevista a SAE para voos panorâmicos conforme a RBAC 136 que em seu artigo 136.43(d) versa que os voos panorâmicos só podem ser conduzidos por detentores de licença de piloto comercial vinculados ao detentor de certificado, devidamente habilitados e qualificados para conduzir a atividade, e com o CMA válido. Mesmo não tendo aeronave certificada no Brasil, mas que se espera com o Programa Voo Simples haver esta redução drástica da TFAC 5272 e outras correlatas para que a indústria nacional possa seguir seu caminho na certificação e depois o fomento das SAE através de pilotos comerciais.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.656	
Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Instituto do Aerodesporto Brasileiro  <b>Categoria:</b> Associação  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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></p>
Contribuição	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Artigo 61.29 Contagem e registro de horas de voo                  (i) As horas de voo realizadas em aeronaves experimentais, quando registradas na CIV ou na CIV Digital, devem ser identificadas com anotações no campo “Observações”. Tais horas podem ser consideradas para cumprimento de requisitos de experiência recente, conforme estabelecido na seção 61.21 deste Regulamento; não podendo ser consideradas para concessão de licença de piloto ou elevação de graduação de licença de piloto, a não ser que seja a certificação máxima da aeronave disponível no momento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Inclusão ao final do parágrafo de "a não ser que seja a certificação máxima da aeronave disponível no momento."                  No Brasil não temos para a categoria balão livre aeronaves certificadas segundo o RBAC 31. Todas as aeronaves são experimentais segundo a IS 21.191. Por isso, com a inclusão dessa frase, ele permite a validação do treinamento neste caso, e talvez, em futuras situações, de novos desenvolvimentos ainda não certificados.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.657	
Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> José Duvercino de Carvalho  <b>Categoria:</b> Aeronauta</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.199</p>

<b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Revalidação anual obrigatório de IFR em simuladores AATD TREINAMENTO DE SOLO ( Ground School ) obrigatório em CTACS para aeronaves CLASSE ESPECÍFICAS com PMD 12.500 lbs , permitindo somente o endosso para “ TREINAMENTO DE VOO EM AERONAVE “	
<b>Justificativa:</b> 1 - Com as condições meteorológicas VFR por mais que o piloto esteja voando sobre as regras IFR ele acaba executando os procedimentos ( SID, IAP) com referências visuais com o solo 2 - O treinamento de solo para aeronaves CLASSE ESPECÍFICAS , exige que o piloto endossante tenha APTIDÃO DIDÁTICA para ensino e material apropriado PTM , o que dificilmente acontece na atual regra, criando se assim uma falsidade ideológica por parte do piloto ENDOSSANTE em declarar que MINISTROU TREINAMENTO DE SOLO E DE VOO ao piloto ENDOSSADO .....	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.658</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Nilson <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Nao se pode deixar de exigir o simulador aos cops e cheques iniciais....	
<b>Justificativa:</b> Segurança de voo	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.659</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Nilson <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Nao se pode deixar de exigir o simulador aos cops e cheques iniciais....	

**Justificativa:**  
Segurança de voo

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.660

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Guilherme Silva Pigatto  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.237  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

61.237 (b) Para poder exercer as prerrogativas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, um instrutor de voo deve:  
(5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, EM CONDIÇÕES IMC OU ABAIXO DOS MÍNIMOS VFR o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.

#### Justificativa:

Tendo em vista os objetivos de diminuir os custos aos usuários do sistema, facilitar a carreira do aeronauta e não diminuir em nada a segurança de voo, eu sugiro que esse paragrafo seja alterado seguindo essa formato, pois assim o instrutor que recém saído do seu curso de formação pode ter a chance de construir a própria experiência e manter um nível de segurança de acordo com a sua formação.

Nesse caso o instrutor poderá dar instrução IFR em condições VMC posto que isso é previsto para cheques na IS no. 00-002 item 10.3 onde menciona um situação semelhante onde o CHECADOR, supostamente um piloto experiente também não deve estar em condições IMC durante o voo todo:

“10.3 À exceção dos exames de habilitação IFR e dos exames em rota previstos nos RBAC nº 135 e 121, os exames de proficiência executados em aeronave devem ser realizados em condições VMC e no período diurno. Para exames realizados em simulador de voo, essa restrição não se aplica. Para o caso de habilitação IFR, o examinador pode considerar a realização de algumas porções do voo em aeronave em condições IMC, desde que não se comprometa a segurança do voo, permanecendo as demais em condições VMC e no período diurno. “

### CONTRIBUIÇÃO Nº 15.661

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Guilherme Silva Pigatto  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

61.145 Prerrogativas do titular da licença de piloto de linha aérea e condições que devem ser observadas para exercê-las  
(c) Nenhum titular de licença de piloto de linha aérea pode atuar como PRIMEIRO EM COMANDO (podendo ser segundo em comando e/ou co-piloto) em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público após ter completado 60 (sessenta) anos de idade PARA VOOS COM MAIS DE 12 HORAS, ou, no caso de operações com mais de 3 pilotoS, 65 (sessenta e cinco) anos de idade.

<p><b>Justificativa:</b>                  A sugestão de alteração desse paragrafo parte do princípio que voos internacionais classificam-se todos no mesmo pacote incluindo os voos mais próximos em termos de distâncias que outros tantos dentro do próprio país.                  Exemplo dado, voo entre São Paulo e Montevidéo é mais curto e fácil em termos de gerenciamento de fadiga que um voo São Paulo Manaus. O aviador com 60 anos a 65 anos de idade e possuidor de seu CMA válido está em plena capacidade de exercício da função com ainda mais experiência em gerenciamento de fadiga e riscos que os mais novos. Considerando que um piloto de linha aérea hoje em dia leva vários anos até sua promoção, diminuir a sua carreira na outra ponta em termos de tempo e idade só diminui a vontade e dos mais novo de se manterem na carreira, forçando-os a sair e ou procurar fontes de renda alternativas, o que também em paralelo a aviação diminui a atenção dos mesmos ao foco principal de sua atividade.                  Não se pode desconsiderar as causas e efeitos secundários de parágrafos excludentes como esse que decepam o direito de uma pessoa sã e sadia de exercer sua profissão. Essa alteração proposta seria além de uma inovação no sistema aéreo um ato de inclusão social de tantos outros aviadores que perderam seus postos de trabalho no mundo inteiro e mais ainda possuem sua capacidade operativa em pleno vigor.                  Essa proposta permite que o aviador com mais de 60 anos possa tripular a aeronave com mais um comandante sendo esse o segundo em comando, como costumeiramente ocorre e sem prejuízo salarial e mais ainda sem prejudicar a segurança de voo.</p>
--

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.662	
Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Guilherme Silva Pigatto  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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></p>
Contribuição	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  61.105 Prerrogativas do titular da licença de piloto comercial e condições que devem ser observadas para exercê-las                  (d) Nenhum titular de licença de piloto comercial pode atuar como PRIMEIRO EM COMANDO (podendo ser segundo em comando e/ou co-piloto) em operações internacionais de serviços de transporte aéreo público PARA VOOS COM MAIS DE 12 HORAS, após ter completado 60 (sessenta) anos de idade ou, no caso de operações com mais de TRES pilotoS, 65 (sessenta e cinco) anos de idade.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A sugestão de alteração desse paragrafo parte do princípio que voos internacionais classificam-se todos no mesmo pacote incluindo os voos mais próximos em termos de distâncias que outros tantos dentro do próprio país.                  Exemplo dado, voo entre São Paulo e Montevidéo é mais curto e fácil em termos de gerenciamento de fadiga que um voo São Paulo Manaus. O aviador com 60 anos a 65 anos de idade e possuidor de seu CMA válido está em plena capacidade de exercício da função com ainda mais experiência em gerenciamento de fadiga e riscos que os mais novos. Considerando que um piloto de linha aérea hoje em dia leva vários anos até sua promoção, diminuir a sua carreira na outra ponta em termos de tempo e idade só diminui a vontade e dos mais novo de se manterem na carreira, forçando-os a sair e ou procurar fontes de renda alternativas, o que também em paralelo a aviação diminui a atenção dos mesmos ao foco principal de sua atividade.                  Não se pode desconsiderar as causas e efeitos secundários de parágrafos excludentes como esse que decepam o direito de uma pessoa sã e sadia de exercer sua profissão. Essa alteração proposta seria além de uma inovação no sistema aéreo um ato de inclusão social de tantos outros aviadores que perderam seus postos de trabalho no mundo inteiro e mais ainda possuem sua capacidade operativa em pleno vigor.</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

Essa proposta permite que o aviador com mais de 60 anos possa tripular a aeronave com mais um comandante sendo esse o segundo em comando, como costumeiramente ocorre e sem prejuízo salarial e mais ainda sem prejudicar a segurança de voo.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.669**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Lucas Batista Dias  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218  
**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Essa proposta de alteração irá contribuir muito no dia a dia regulado, além de desburocratizar e estimular o crescimento da aviação civil. A proposta de facilitar o treinamento de copilotos, é algo que tem total ligação e sentido com a realidade de nossa aviação, onde praticamente todos os jatos e turbo hélices considerados single pilot, o voo é feito por piloto e copiloto.

**Justificativa:**

Portaria 2626 de outubro de 2020

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.670**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Gustavo de Souza Luchini  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218  
**Tipo de Contribuição:** Outros  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Acho uma ótima mudança para gerar empregos e para melhorar os já existentes pois os copilotos estão voando e não conseguem adquirir experiência comprovada e com esta mudança vou conseguir meus parabéns pela iniciativa

**Justificativa:**

portaria 2626 de outubro de 2020

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.671**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Felipe Martins Peixoto  
**Categoria:** Aeronauta

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218

<b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A proposta realmente viabiliza que copilotos, sejam inseridos no mercado de trabalho, uma vez que, levada em conta toda a despesa inerente ao treinamento em CTAC, torna ao aeronauta impossível de pagar por seus meios próprios, e também inviável ou desinteressante para o proprietário ou operador da aeronave. Basta ver as vagas oferecidas no mercado de trabalho, onde na imensa maioria, pedem que o copiloto já tenha habilitação válida. A mudança além de fomentar a entrada no mercado por copilotos em aeronaves TIPO, também fomenta o mercado de aeronaves e propicia que operadores troquem de avião à custos reduzidos, que hoje tem quase que caráter proibitivo, visto o valor do câmbio Dólar-Real, valor das GRU envolvidas, e o próprio custo de treinamento em CTAC e hospedagem do aeronauta.	
<b>Justificativa:</b> Opinião de aeronauta que vivencia esses problemas ou impecilios, e busca sempre melhorar a segurança na aviação, e também desburocratizar a profissão, assim como as últimas ações da ANAC sob a nova diretoria.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.672</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Waldemar Ribeiro de Lima <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Iniciativa excelente.	
<b>Justificativa:</b> Os custos na obtenção da habilitação TIPO tem impactado negativamente a operação de aeronaves	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.673</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Waldemar Ribeiro de Lima <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Excelente iniciativa. Vai gerar mais empregos e fomentar o comércio de aeronaves TIPO	

<p><b>Justificativa:</b> Portaria 2626 de outubro de 2020</p>
---

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.674	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Waldemar Ribeiro de Lima <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Excelente iniciativa. Vai gerar mais empregos e fomentar o comércio de aeronaves TIPO</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Portaria 2626 de outubro de 2020</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.675	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Aline Goncalves Canedo <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Inclusão ao Rbac 61, Subparte J - Habilitações de Categoria e de Classe- 61.195 Concessão de habilitação de classe (c) - Diz: “ Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado , no mínimo , 12(doze) horas de instrução de voo em avião classe multimotor .....” Considerando uma aeronave simples em um aeroclube considerado um dos mais baratos do Brasil , temos hoje, no pacote, o valor da hora de voo de pelo menos R\$ 1500,00 (um mil e quinhentos reais). Considerando todas as horas de voo necessárias para adquirir a licença de Multimotor e em seguida o voo de check com um examinador credenciado, o piloto desembolsará em torno de R\$ 22.500,00 (vinte e dois mil e quinhentos reais) sem considerarmos custos de alojamento, deslocamento e alimentação. Os preços são elevados pelo custo em si da operação de um bimotor, custo do combustível e etc , porém , considerando um piloto comercial, habilitado para voar uma aeronave a jato ou mesmo turbo-hélice (categoria tipo, e não classe, ou seja , mais complexa e que exige treinamento específico para a operação ) este mesmo piloto comercial estando com a habilitação válida pode voar em táxi aéreo ou linha aérea ou mesmo na executiva tais aeronaves , contudo, se a aeronave bimotora for de categoria “classe” se o mesmo não tiver a habilitação de MLTE tal piloto pode ter inúmeras horas de voo e experiência em aeronave bimotora mas não pode voar uma aeronave leve, menos complexa , bimotora de categoria classe. Voo simples deveria colocar no item de Requisitos para Licença MLTE - Multi motores , não somente 12 horas de instrução em aeronaves bimotoras classe, mas também colocar algum subitem que, caso o piloto tenha um certo nível de experiência em aeronaves de categoria Tipo Bimotoras, poderia somente fazer uma adaptação na aeronave Bimotora de categoria Classe em aeroclube e realizar o voo de check com piloto chegador credenciado . Se o mesmo não desenvolver o nível de proficiência adequado , será de qualquer maneira reprovado no teste , não comprometendo a segurança , porém , um piloto com certa experiência em aeronaves bimotoras mais</p>	

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

complexas, um voo de adaptação e teste teórico sobre a aeronave será o suficiente para habilitá-lo . Considerando que o setor aéreo foi um dos mais afetados com a pandemia , contudo , pilotos de linha aérea e aviação executiva, será um ganho para a categoria caso esta parte do RBAC 61 receba mudanças , como esta.

**Justificativa:**

Piloto de avião , habilitado para a mesma , pode voar , por exemplo um avião a jato , turbo-hélice ou qualquer aeronaves bimotoras de categoria TIPO, porém , se não tiver a habilitação de bimotor terrestre de aeronaves de categoria Classe (menos complexas) o mesmo não pode voar se não desembolsar em torno de R\$22.500,00 (vinte e dois mil e quinhentos reais). Ex: Sou piloto comercial, entrei em um táxi aéreo para voar um monomotor (na época, tinha habilitação MNTE e IFR), mais tarde , fui promovida para voar uma aeronave TIPO, um Brasilia E-120 para 30 passageiros , logo mais entrei na linha aérea para voar um Airbus A320 para 200 passageiros. Ambas aeronaves complexas, TIPO e bimotoras, poderia voá-las . Mas, apesar da experiência , mais de 3 mil horas de voo, não poderia voar um Seneca para 6 passageiros , preciso fazer um curso inicial de 12 horas de instrução. E um aluno recém chegado o Piloto Privado, com 40 horas de voo totais de experiência de voo , pode realizar o mesmo curso de 12 horas de instrução e voar o mesmo seneca e outras aeronaves multimotoras classe.... A intenção não é aumentar a quantidade de horas de instrução e nem diminuir , somente colocar um subitem no Rbac para pilotos de linha aérea e táxi aéreo com certo número de experiência em aeronaves TIPO bimotoras possa adquirir a licença de aeronaves bimotoras Classe (que são menos complexas) sem ter que desembolsar tanto , e ter que realizar um treinamento completo, desnecessariamente , sendo que um voo de adaptação e voo de check pode ser tranquilamente o suficiente .

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.676**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Pedro Augusto Tomadon Becher  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218  
**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Ótima mudança para a aviação brasileira, e com toda certeza irá ter um aumento na segurança de voo, muito pilotos que hoje voam “single pilot” começarão a voar “dual pilot”, assim dividindo a carga de trabalho na cabine, outro benefício desta mudança é ajudar e facilitar a vida do regulado e a desburocratização da aviação civil, sempre preservando a segurança de voo.

**Justificativa:**

Portaria 2626 de outubro de 2020

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.677**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Pedro Augusto Tomadon Becher  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215  
**Tipo de Contribuição:** Outros  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Mudança muito boa para a aviação, seguindo a mesma prática para as carteiras de mlte e mnte, mantendo o nível de segurança, ajudando o regulado e a desburocratização da aviação civil.

**Justificativa:**

Portaria 2626 de outubro de 2020

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.678**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Aline Goncalves Canedo

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

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

**Tipo de Contribuição:** Alteração

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

61.141 - Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea.

As horas de voo de Copilotos em linha aérea, devem ser consideradas todas em comando sob supervisão. Considerando que o treinamento para Cmtes e Copilotos de aeronaves categoria TIPO até dezembro de 2020 tem sido o mesmo em exigência, atuando como Pilot Flying / Pilot Monitoring. Muitos acidentes aéreos ocorreram, com o grande fator contribuinte de o cmte ignorar o aviso do seu copiloto, como o maior desastre aéreo da história, o acidente de Tenerife, nas Ilhas Canárias. Imaginem como será a aviação com Cmtes sobrecarregados com copilotos pouco experientes, com treinamentos muito diferenciados, fica a reflexão. Mas, considerando que os copilotos até dezembro de 2020 recebem mesmo treinamento, ambos atuam como Pilot Flying e Pilot Monitoring em etapas diversas, princípio do CRM de responsabilidade compartilhada na cabine, copilotos deveriam poder ter seus registros na ANAC dessas horas como : em comando sob supervisão .

**Justificativa:**

Visto que um piloto comercial, checado MLTE cumprindo os requisitos de experiência no item 61.141 do Rbac 61, com um avião monomotor de 4 assentos, mesmo sem nunca ter voado em linha aérea ou nem sequer um avião turbo-hélice pode solicitar a Licença de Piloto de Linha Aérea , porém , um piloto comercial voando em Linha aérea há anos, por não cumprir alguns requisitos como : quantidade de horas em comando ou em comando sob supervisão (mesmo atuando como pilot flying em aeronaves a jato de linha aérea ) não pode adquirir a Licença de Piloto de Linha Aérea , mesmo voando em uma linha aérea , por não cumprir os requisitos de horas em comando do Rbac. (Mas, o piloto de aeronaves de categoria Leve pode) . Por isso a solicitação de mudança. Copilotos com 1500 horas de jato de linha aérea deveriam poder ter o direito de solicitar a licença também .

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.680**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Caio Mantovani Poit

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218

**Tipo de Contribuição:** Outros

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

Parabenizar a iniciativa de retirar a obrigatoriedade do treinamento em simulador para os 2ºs em comando. Deixar a decisão a critério das empresas é quase sempre melhor do que centralizar uma decisão, a Anac como reguladora, deve fiscalizar e alertar o operador e os usuários quando observar algum risco na operação, e não exigir sempre o maior padrão de segurança disponível uma vez que a realidade de muitos mercados não proporciona tamanha margem de lucro para atender exigências com todas as tecnologias e normas mais recentes, o que não significa que a operação seja perigosa.

**Justificativa:**

Acabei de me formar piloto e posso afirmar que essa desburocratização será muito positiva para os pilotos no início de suas carreiras, uma vez que haverá redução no investimento com treinamento pago pelos operadores.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.689**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Nelson Alexandre Oro  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215  
**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Facilitação da emissão de licenças para 2P.

**Justificativa:**

Facilitação de surgimento das vagas no mercado e redução dos custos para o empregador

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.690**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Jaime avelino neto  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218  
**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Parabéns pela bela iniciativa . Aviadores necessitam de mais facilidades operacionais .

**Justificativa:**

Portaria 2626 de outubro de 2020

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.691**

Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Paulo Braga  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b></p>
Contribuição	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Manter o texto como está, pois foi uma luta manter os índices de segurança atuais, para que alguns empresários, pensando apenas em dinheiro, queiram retirar a obrigatoriedade do simulador para todos os pilotos atualmente. Sugiro manter o item sem Mudança.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Manter o texto como está, pois foi uma luta manter os índices de segurança atuais, para que alguns empresários, pensando apenas em dinheiro, queiram retirar a obrigatoriedade do simulador para todos os pilotos atualmente. Sugiro manter o item sem Mudança.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.692	
Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Paulo Braga  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218  <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros  <b>Arquivo anexo:</b></p>
Contribuição	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                      Manter o texto como está, pois foi uma luta manter os índices de segurança atuais, para que alguns empresários, pensando apenas em dinheiro, queiram retirar a obrigatoriedade do simulador para todos os pilotos atualmente. Sugiro manter o item sem Mudança.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                      Manter o texto como está, pois foi uma luta manter os índices de segurança atuais, para que alguns empresários, pensando apenas em dinheiro, queiram retirar a obrigatoriedade do simulador para todos os pilotos atualmente. Sugiro manter o item sem Mudança.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.694	
Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Cristiano Diniz  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
Contribuição	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p>	

Além de piloto sou engenheiro mecânico com curso de especialista em engenharia de operações de voo. Trabalhei na Embraer na parte de publicações operacionais e desenvolvi procedimentos de QRH(quick reference handbook).  
As aeronaves que exigem 2 pilotos para serem certificadas, partem da premissa de que os 2 pilotos estejam treinados para executar as tarefas.  
Em caso de emergências, um trabalho muito bem coordenado e assertivo deve ocorrer na cabine. Não vejo outra forma de treinar e avaliar essa proficiência, fora de simulador.

**Justificativa:**

A segurança operacional pode ser reduzida. Não deve se relacionar a exigência de simulador à categoria de operação RBAC 91, e sim com a exigência de 2 pilotos. Aonde lê-se 2 pilotos, entende-se 2 pilotos capazes de executar as tarefas de 1P e 2P. A chance de um piloto treinado em simulador conseguir pousar uma aeronave em caso de 1P estar incapaz provavelmente será bem maior que o que não recebeu treinamento. Pode-se argumentar que o 1P ao longo do tempo poderá treinar o 2P na função, mas não creio que seja tão efetivo como um programa de treinamento em escola homologada.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.696**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Paulo Braga

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218

**Tipo de Contribuição:** Outros

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Manter o texto como está, pois foi uma luta manter os índices de segurança atuais, para que alguns empresários, pensando apenas em dinheiro, queiram retirar a obrigatoriedade do simulador para todos os pilotos atualmente. Sugiro manter o item sem Mudança.

**Justificativa:**

Manter o texto como está, pois foi uma luta manter os índices de segurança atuais, para que alguns empresários, pensando apenas em dinheiro, queiram retirar a obrigatoriedade do simulador para todos os pilotos atualmente. Sugiro manter o item sem Mudança.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.699**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Pedro Augusto Tomadon Becher

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215

**Tipo de Contribuição:** Outros

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Mudança muito boa para a aviação, seguindo a mesma prática para as carteiras de mlte e mnnt, mantendo o nível de segurança, ajudando o regulado e a desburocratização da aviação civil.

**Justificativa:**  
Portaria 2626 de outubro de 2020

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.701**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Marcos Luis da Cruz Pereira <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b>
---	---

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
Excelente

**Justificativa:**  
Excelente iniciativa

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.709**

**Identificação**

<b>Autor da Contribuição:</b> Cristiano Diniz <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
---	---

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
Além de piloto sou engenheiro mecânico com curso de especialista em engenharia de operações de voo. Trabalhei na Embraer na parte de publicações operacionais e desenvolvi procedimentos de QRH(quick reference handbook).  
As aeronaves que exigem 2 pilotos para serem certificadas, partem da premissa de que os 2 pilotos estejam treinados para executar as tarefas.  
Em caso de emergências, um trabalho muito bem coordenado e assertivo deve ocorrer na cabine. Não vejo outra forma de treinar e avaliar essa proficiência, fora de simulador.

**Justificativa:**  
A segurança operacional pode ser reduzida. Não deve se relacionar a exigência de simulador à categoria de operação RBAC 91, e sim com a exigência de 2 pilotos. Aonde lê-se 2 pilotos, entende-se 2 pilotos capazes de executar as tarefas de 1P e 2P. A chance de um piloto treinado em simulador conseguir pousar uma aeronave em caso de 1P estar incapaz provavelmente será bem maior que o que não recebeu treinamento. Pode-se argumentar que o 1P ao longo do tempo poderá treinar o 2P na função, mas não creio que seja tão efetivo como um programa de treinamento em escola homologada.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.714**

<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Fabio Bastos <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Treinamento em CTAC: Bom, concordo plenamente com a obrigatoriedade de TODO treinamento inicial ser efetuado em um CTAC (bem como habilitações que estejam vencidas por muito tempo). Agora, a sua renovação, poderia ter um prazo maior que um ano. Infelizmente a maioria das aeronaves TIPO, seus simuladores estão localizados no exterior e se o piloto realizou seu treinamento inicial e demonstra que tem operado com frequência essa aeronave, a proposta de alteração é muito bem-vinda. O problema que vejo seria a renovação das habilitações por um examinador credenciado, onde 99% das vezes não é detentor da licença da aeronave envolvida e exige manobras que no meu ponto de vista colocam a operação em risco ou deveriam ser executadas somente em simuladores (arremetida monomotor simulada dentre outras). Treinamento diferenciado: Infelizmente não sou favorável com relação a aeronave homologada com tripulação mínima de dois pilotos. O treinamento do segundo piloto é tão importante como o treinamento do piloto em comando. A necessidade de um bom treinamento no auxílio ao piloto em comando é fundamental em uma emergência (leitura correta do check list, preparação de cabine, saber onde estão as emergências no check list dentre outras). Na aeronave dual pilot, quem trabalha muito é o copiloto, ele é responsável direto e indispensável em uma emergência, precisar ser bem treinado para auxiliar o piloto em comando. Só se adquire esse nível de capacidade técnica com o treinamento (infelizmente não temos como simular a maioria das emergências na vida real). Treinamento em CTAC: Treinamento INICIAL ou Habilitações vencidas (3 anos ou mais) - Treinamento obrigatório em simuladores. Segundo em comando: Aeronaves DUAL Pilot - Treinamento obrigatório para o copiloto em em Simuladores. Segundo em Comando: Aeronaves single - Se o piloto em comando for detentor de uma habilitação single pilot - Treinamento pode ser ministrado por um P.L.A.	
<b>Justificativa:</b> Renovação de Habilitação TIPO: Poderia ser renovada a cada dois anos no simulador desde que o piloto comprovasse sua experiência recente no modelo da aeronave, sem necessidade de passar por uma avaliação. A avaliação em aeronaves que é feita hoje, os profissionais que aplicam as provas práticas NÃO SÃO DETENTORES das habilitações nas quais estão aplicando o voo de avaliação. Muitas vezes exigem manobras que estão na FAP, manobras essas que colocam em risco a segurança de voo (ex. arremetida monomotor simulada). No passado as habilitações de CLASSE eram renovadas por experiência recente sem necessidade de um INSPAC, que 99% das vezes não tem conhecimento do sistema mais simples da aeronave na qual está avaliando. Nos Estados Unidos não existe validade nas habilitações e sua "renovação pode ser feita através de um ATP (PLA), em um voo de instrução ou comprovando a experiência recente. Os simuladores anuais são exigências das seguradoras e não da FAA.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.717</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Cristiano Diniz <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	

<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Além de piloto sou engenheiro mecânico com curso de especialista em engenharia de operações de voo. Trabalhei na Embraer na parte de publicações operacionais e desenvolvi procedimentos de QRH(quick reference handbook).                  As aeronaves que exigem 2 pilotos para serem certificadas, partem da premissa de que os 2 pilotos estejam treinados para executar as tarefas.                  Em caso de emergências, um trabalho muito bem coordenado e assertivo deve ocorrer na cabine. Não vejo outra forma de treinar e avaliar essa proficiência, fora de simulador.</p>
<p><b>Justificativa:</b>                  A segurança operacional pode ser reduzida. Não deve se relacionar a exigência de simulador à categoria de operação RBAC 91, e sim com a exigência de 2 pilotos. Aonde lê-se 2 pilotos, entende-se 2 pilotos capazes de executar as tarefas de 1P e 2P. A chance de um piloto treinado em simulador conseguir pousar uma aeronave em caso de 1P estar incapaz provavelmente será bem maior que o que não recebeu treinamento. Pode-se argumentar que o 1P ao longo do tempo poderá treinar o 2P na função, mas não creio que seja tão efetivo como um programa de treinamento em escola homologada.</p>

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.718	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Cristiano Diniz  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Além de piloto sou engenheiro mecânico com curso de especialista em engenharia de operações de voo. Trabalhei na Embraer na parte de publicações operacionais e desenvolvi procedimentos de QRH(quick reference handbook).                  As aeronaves que exigem 2 pilotos para serem certificadas, partem da premissa de que os 2 pilotos estejam treinados para executar as tarefas.                  Em caso de emergências, um trabalho muito bem coordenado e assertivo deve ocorrer na cabine. Não vejo outra forma de treinar e avaliar essa proficiência, fora de simulador.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A segurança operacional pode ser reduzida. Não deve se relacionar a exigência de simulador à categoria de operação RBAC 91, e sim com a exigência de 2 pilotos. Aonde lê-se 2 pilotos, entende-se 2 pilotos capazes de executar as tarefas de 1P e 2P. A chance de um piloto treinado em simulador conseguir pousar uma aeronave em caso de 1P estar incapaz provavelmente será bem maior que o que não recebeu treinamento. Pode-se argumentar que o 1P ao longo do tempo poderá treinar o 2P na função, mas não creio que seja tão efetivo como um programa de treinamento em escola homologada.</p>	

CONTRIBUIÇÃO Nº 15.724	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> João Marcos  <b>Categoria:</b> Aeronauta</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à Consulta Pública nº24/2000

<b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Com certeza essas possíveis mudanças irão facilitar a vida do regulado e vai ajudar a desburocratizar a aviação civil sem prejudicar a segurança de voo.	
<b>Justificativa:</b> Portaria 2626 de outubro de 2020	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.731</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Guilherme Augusto Costa da Cruz <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A proposta vai facilitar muito a vida de operadores e pilotos, diminuindo os custos operacionais sem comprometer a segurança de vôo, pois um Piloto em Comando - PLA - pode muito bem ser responsável por instruir seu Copiloto sobre a operação da máquina com segurança e sempre encorajar o desenvolvimento do profissional na função de SIC, que deve estar sempre em busca de um alto nível de conhecimento técnico e proeficiência na pilotagem.	
<b>Justificativa:</b> A proposta vai facilitar muito a vida de operadores e pilotos, diminuindo os custos operacionais sem comprometer a segurança de vôo, pois um Piloto em Comando - PLA - pode muito bem ser responsável por instruir seu Copiloto sobre a operação da máquina com segurança e sempre encorajar o desenvolvimento do profissional na função de SIC, que deve estar sempre em busca de um alto nível de conhecimento técnico e proeficiência na pilotagem.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 15.732</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Guilherme Cruz <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Devido a burocracia extrema da Anac em não aceitar checks em simulador de qualquer Centro de Treinamento homologado por outros CAA's ao redor do mundo, a não ser que o mesmo seja certificado e homologado pela diretamente pela Anac, a proposta de validade de 2 anos da habilitação de Tipo como PIC torna a vida do Aviador menos penosa e onerosa, haja visto que todos os treinamentos são em USD e a nossa moeda desvalorizou muito nos últimos anos, causando um recheck de type rating Tipo ter um custo as vezes superior a 80 mil reais por piloto dependendo do equipamento, sem considerar o tempo gasto para deslocar até outro país e realizar o treinamento. Tudo pode	

ser feito sem comprometer a segurança de voo.  
 A outra alternativa seria a ANAC aceitar Checks de todos os Centros de Treinamento certificados por outras Autoridades de Aviação ao redor do mundo, sem comprometer a segurança de voo e proeficiência técnica dos pilotos. Menos burocracia mais agilidade e segurança.

**Justificativa:**

Devido a burocracia extrema da Anac em não aceitar checks em simulador de qualquer Centro de Treinamento homologado por outros CAA's ao redor do mundo, a não ser que o mesmo seja certificado e homologado pela diretamente pela Anac, a proposta de validade de 2 anos da habilitação de Tipo como PIC torna a vida do Aviador menos penosa e onerosa, haja visto que todos os treinamentos são em USD e a nossa moeda desvalorizou muito nos últimos anos, causando um recheck de type rating Tipo ter um custo as vezes superior a 80 mil reais por piloto dependendo do equipamento, sem considerar o tempo gasto para deslocar até outro país e realizar o treinamento. Tudo pode ser feito sem comprometer a segurança de voo.

A outra alternativa seria a ANAC aceitar Checks de todos os Centros de Treinamento certificados por outras Autoridades de Aviação ao redor do mundo, sem comprometer a segurança de voo e proeficiência técnica dos pilotos. Menos burocracia mais agilidade e segurança.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.736**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Otaviano Duarte Jales Junior  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.197  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**  
 Exclusão do item 61.197 (C)(1), e do item 61.33

**Justificativa:**

Estamos todos passando por grandes mudanças, em todos os segmentos, e a aviação é uma das que mais está sofrendo com as mudanças. Várias empresas fechando, uma infinidade de pilotos desempregados. Os que continuam empregados, muitas vezes ficam meses sem voar, e quando são solicitados por seus empregadores, entram na aeronave e partem para a missão sem pestanejar. Tal justificativa de experiência recente é muito relativa e subjetiva, pois não tem embasamento físico/técnico real ou próximo disto para determinar se uma pessoa está ou não apta ao voo. Não obstante sempre são noticiados acidentes/incidentes e a grande maioria, quando é de responsabilidade do piloto, constam que este está com habilitações em dia. Isto demonstra que o fato de estar em dia ou não é irrelevante, e por isto deve ser excluído do texto. Muitos profissionais estando desempregados, também não tem condições de manter estas "em dia", visto que o custo é astronômico, e muito burocrático.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.751**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** AIRES NAPOLEÃO GUERRA  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Inclusão  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

GOSTARIA de contribuir com meu caso real. Sofri um acidente em 14 Nov 2019 em anv tipo. Após receber autorização de renovação do CMA via ofício, vi que também estava contida uma autorização de renovação da licença C-550 por 90 dias. Meu último Simulador foi em Abril 2019, logo minha licença estaria valida até maio. Apos agendar treinamento na FS em Orlando em Maio 2020, foi surpreendido pelas restrições de entrada nos USA devido pandemia. Fui amparado pela portaria 1539 SPO IS 61, encaminhei nova solicitação de recheque tipo e IFR só que desda vez em aeronave. Foi me concedido o Recheque, e após uma semana foi cancelado devido a prazos. mas fui diognosticado com COVID e só pude voltar a voar dia 30 de setembro, onde fiz meu vôo de Recheque em São José do Rio Preto SP, graças a ajuda de companheiros que pagaram meu custos na aeronave e traslados. Assim sendo, sugiro que o Piloto nesta condição possa fazer seu vôo de recheque ou manutenção ANUAL de licença até ABRIL 2021(24 MESES APOS STAC) , dentro da nova ótica de mudanças dessa Diretoria.

**Justificativa:**

Todo piloto deve ter o direito de recuperar suas Licenças, desde que comprove ter feito nos últimos 6 ou 8 Anos , quatro ou mais TREINAMENTOS NO TIPO QUE ESTEJA REQUERENDO.  
 COMO DEVO PROCEFER AGORA,? NAO CONSIGO UMA RESPOSTA FACTIVEL.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 15.755**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Fernando Guimarães Ribeiro Lima  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218  
**Tipo de Contribuição:** Outros  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Gostaria de registrar que sou totalmente favorável às mudanças propostas em questão, especialmente a abordada pelo item 61.218, que trata da habilitação de tipo diferenciada para as posições de comandante e copiloto, podendo inclusive a de copiloto ser realizada fora de CTAC.  
 A minha visão é a de um piloto e engenheiro aeronáutico, que buscou formação nos EUA, sob regras da FAA, convalidou as licenças e habilitações para o Brasil, possui PC/MNTE/MLTE/IFR, Jet Training, PLA Teórico, ICAO 5, Piloto de Planador, além de diversos cursos na área de Safety e atualmente pós-graduando em Segurança de Aviação e Aeronavegabilidade Continuada pelo ITA.  
 Ainda assim, mesmo tendo buscado uma formação sólida, tanto acadêmica quanto técnica, possuir todos os requisitos e ainda alguns diferenciais, já estou há mais de um ano parado, e posso elencar uma série de vezes onde ouvi de empregadores que teriam vagas apenas para quem possuísse alguma habilitação de tipo.  
 Sabe-se que é totalmente inviável realizar um treinamento assim, de type rating, por conta própria. Ontem mesmo obtive uma cotação de uma empresa brasileira que oferece treinamento para os jatos Phenom 100 e 300, da Embraer, que são muito comuns no mercado brasileiro. Os valores estão entre 26 e 29 mil dólares, o que, nos valores de câmbio exorbitantes atuais, chegam a marcas de 150 mil reais. É totalmente proibitivo fazer isso de forma autônoma, sem um empregador.  
 Além disso, em muitos casos é necessário ir até o exterior para se obter uma habilitação do gênero, o que torna-se mais oneroso ainda e, em tempos de pandemia e fronteiras fechadas, mais um grande impedimento.  
 Portanto, por essas e outras, na visão de uma pessoa que tem sofrido na prática a dificuldade de se encontrar um emprego sem ter experiência e habilitações de tipo previamente obtidas, registro que sou totalmente favorável às mudanças, em especial a 61.218, e acredito que facilitará bastante o ingresso no mercado sem prejudicar a segurança de voo.

**Justificativa:**

Gostaria de registrar que sou totalmente favorável às mudanças propostas em questão, especialmente a abordada pelo item 61.218, que trata da habilitação de tipo diferenciada para as posições de comandante e copiloto, podendo inclusive a de copiloto ser realizada fora de CTAC.

A minha visão é a de um piloto e engenheiro aeronáutico, que buscou formação nos EUA, sob regras da FAA, convalidou as licenças e habilitações para o Brasil, possui PC/MNTE/MLTE/IFR, Jet Training, PLA Teórico, ICAO 5, Piloto de Planador, além de diversos cursos na área de Safety e atualmente pós-graduando em Segurança de Aviação e Aeronavegabilidade Continuada pelo ITA.

Ainda assim, mesmo tendo buscando uma formação sólida, tanto acadêmica quanto técnica, possuir todos os requisitos e ainda alguns diferenciais, já estou há mais de um ano parado, e posso elencar uma série de vezes onde ouvi de empregadores que teriam vagas apenas para quem possuísse alguma habilitação de tipo.

Sabe-se que é totalmente inviável realizar um treinamento assim, de type rating, por conta própria. Ontem mesmo obtive uma cotação de uma empresa brasileira que oferece treinamento para os jatos Phenom 100 e 300, da Embraer, que são muito comuns no mercado brasileiro. Os valores estão entre 26 e 29 mil dólares, o que, nos valores de câmbio exorbitantes atuais, chegam a marcas de 150 mil reais. É totalmente proibitivo fazer isso de forma autônoma, sem um empregador.

Além disso, em muitos casos é necessário ir até o exterior para se obter uma habilitação do gênero, o que torna-se mais oneroso ainda e, em tempos de pandemia e fronteiras fechadas, mais um grande impedimento.

Portanto, por essas e outras, na visão de uma pessoa que tem sofrido na prática a dificuldade de se encontrar um emprego sem ter experiência e habilitações de tipo previamente obtidas, registro que sou totalmente favorável às mudanças, em especial a 61.218, e acredito que facilitará bastante o ingresso no mercado sem prejudicar a segurança de voo.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.884

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Gustavo Sganzerla  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218  
**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

Gostaria de elogiar a iniciativa de simplificar e facilitar o crescimento profissional dos nossos copilotos de aeronaves tipo. A possibilidade do copiloto poder obter a cht 2p sem precisar fazer simulador de voo é algo que irá proporcionar um tremendo bem para as carreiras dos copilotos, sem diminuir a segurança de voo.

##### Justificativa:

No ambiente FAA já é assim há décadas: o copiloto de uma aeronave tipo operando segundo 14.CFR part 91 não precisa fazer simulador de voo. Ressalto que tal coisa jamais afetou a segurança das operações nos EUA.

Artigo 8 da lei de criação da ANAC, onde está escrito que a ANAC deve fomentar a aviação. Acho que a ANAC não está fazendo o suficiente para fomentar a aviação como deveria. A proposta do novo 61.218 é uma das raras ocasiões onde eu vi a ANAC se preocupando em cumprir o que está escrito no artigo 8.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.885

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Gustavo Sganzerla  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218  
**Tipo de Contribuição:** Inclusão

<b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Atualmente temos vários operadores 91 de aeronaves tipo cujo copiloto tem CHT de 1P. O motivo disto é que o custo para tirar a CHT de 1P atualmente é o mesmo que para se obter a CHT de 2P. Então boa parte dos copilotos foram lá e obtiveram CHT de 1P. Precisamos de um mecanismo que permita que estes copilotos possam revalidar suas CHTs como 2P, para que eles possam estar revalidando suas habilitações sem precisar ir ao simulador. Precisamos também de um mecanismo que preserve a CHT de 1P vencida deste copiloto, para que no futuro, quando ele for assumir o cargo de comandante, ele possa simplesmente revalidar a sua antiga CHT de 1P no simulador, sem precisar passar pelo curso inicial novamente. Ou seja, no momento da promoção a comando, o copiloto iria pro simulador fazer o curso de recurrent, ao final do qual ele rechecaria 1P.</p>
<p><b>Justificativa:</b> Sem esse mecanismos, muitos operadores 91 irão demitir seus copilotos que tem habilitação de 1P e contratar copilotos menos qualificados, que tenham habilitação 2P. Isto porque o copiloto que tem habilitação 1P só iria poder rechechar no simulador, enquanto que um copiloto com habilitação 2P poderia rechechar no avião.</p>

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.886</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Gustavo Sganzerla <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Gostaria de elogiar a iniciativa de permitir que o simulador de voo seja apenas de 2 em 2 anos para o 1P. O simulador é uma ferramenta fantástica, mas eu acredito que não há a necessidade de uma frequência anual. Uma vez a cada dois anos vai fomentar a aviação, através da redução de custos, porém sem reduzir a segurança operacional.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Opinião de um aviador com licença de PLA ANAC e de ATP FAA, com 03 cursos iniciais em simulador (aeronaves jato) e mais 7 cursos recurrent em simulador (aeronaves jato). Artigo 8 da lei de criação da ANAC, onde está escrito que a ANAC deve fomentar a aviação. Esta proposta de 61.215 é uma das poucas vezes onde eu vi a ANAC preocupada em fomentar a nossa tão sofrida aviação geral. Esta iniciativa de diminuir a frequência do simulador de voo para 1 vez a cada 24 meses vai fomentar significativamente a aviação geral, através da redução de custos. E sem reduzir a segurança operacional.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.887</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Antônio Geraldo Saturnino Pereira <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros <b>Tipo de Contribuição:</b> Outros <b>Arquivo anexo:</b></p>

<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Venho através desta, como Aeronauta Brasileiro prestar a minha contribuição e apoio a emenda ao RBAC 61.	
<b>Justificativa:</b> Tendo em vista a constante evolução do meio Aeronautico, a emenda é pertinente, uma vez que alinha a órgãos internacionais como o FAA, e uma vez que as mudanças não comprometem a segurança das operações, irão trazer grande benefício a comunidade Aeronautica, dentro dos critérios adotados por exemplo, experiência recente e treinamento em simulador tipo AATD para detentores de habilitação de voo por instrumentos, treinamentos em modalidade EAD para classe em substituição ao recheques convencionais. Além de uma maior possibilidade de ingresso a aeronaves de maior performance, tudo dentro de critérios e normas é claro, a pilotos vindos de aeronaves de menor porte, fortalecendo e fometando a demanda que há por vir.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.888</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ramiro Teodoro Silveira <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<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:".	
<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.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.889</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ramiro Teodoro Silveira <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>

<b>Contribuição</b>	
<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."	
<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.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.890</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ramiro Teodoro Silveira <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alterar o item 61.197 Revalidação de habilitação de classe de "(c) Para a manutenção da vigência da habilitação de classe, o aeronauta deve, dentro do prazo previsto no parágrafo 61.33(a)(1)(i) e (b) deste Regulamento: (1) realizar e ser aprovado em exame de proficiência em aeronave da classe pertinente;" para "(c) Para a manutenção da vigência da habilitação de classe, o aeronauta deve, dentro do prazo previsto no parágrafo 61.33(a)(1)(i) e (b) deste Regulamento: (1) 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><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 16.894</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> MARLOS AUGUSTO MELEK  <b>Categoria:</b> Aeronauta  <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Bom dia! Considerando que os Presidentes de Aeroclubes, com mais de 40 anos de experiência em voo/instrução de voo consideram o CUSTO como o maior entrave atualmente para a obtenção da licença; considerando que mais de 70% dos alunos de PP (piloto privado) já possuem alguma experiência em voo; considerando que Comandantes de Boeing, Airbus e Embraer iniciaram necessariamente na aviação geral; considerando que desses, a maioria teve como porta de entrada a aviação experimental, sugiro que a habilitação CPA, mediante critérios, possa abater HORAS de voo na instrução PP. Segue justificativa.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Voar uma aeronave experimental moderna é uma experiência mais segura que voar um Cessna 1980 ou um Aeroboero da década de 70. Os experimentais modernos são mais seguros que homologados muito antigos, são necessariamente mais equipados, tem alto nível de eletrônica embarcada. Sou Piloto há 20 anos e fui do experimental ao caça (Mirage 2000 em Anápolis/GO - 1 GDA). Sempre tive um experimental, e acumulando comprovadamente mais de 2.500 horas de voo em PLN, nunca tive qualquer incidente, muito ao contrário. Voos pontuais, seguros, confortáveis. Penso que alguém que possua 100h ou mais como CPA, poderia fazer direto a prova teórica e prática de PP.                  Para quem tem entre 50h e 99h de CPA, abatimento de 50% das horas necessárias à obtenção do PP.                  Para quem tem entre 30h e 49h, abatimento de 20% das horas de instrução prática de PP.                  Tais horas deveriam ser comprovadas por planos aprovados e voados em nome do Comandante.                  Isso vai facilitar bastante a obtenção de PP, sem descuidar da segurança, pois quem voa CPA com mais de "X" horas, voa controlado e opera em aeródromos públicos, inclusive. Ou seja, simplesmente SABE voar, e refazer 35h na instrução de PP não faz sentido.                  Não é demais dizer que a teoria de voo, a aerodinâmica, as regras de voo, a legislação para quem voa CPA ou PP são as mesmas, com leves variantes. A medida iria facilitar bastante a obtenção de PP, e veja que mesmo para aqueles que possuem mais de 100h no CPA devem ser aprovados em prova teórica e prática, ou seja, há controle</p>	

e teste de aptidão amplos.

Para quem já voa, já solou, fazer 35h de instrução de PP é tão redundante quanto alguém que já sabe dirigir fazer 30h de auto escola. Assim, sendo que sempre usei meu avião experimental para me deslocar para proferir palestras e já voei praticamente todo nosso País, voando em tempos normais dia sim dia não, vejo que o abatimento de horas do CPA para o PP seria muito bem recebido pela Comunidade Aeronáutica, não estaria em desacordo com as regras internacionais acerca das quais o Brasil é signatário, e lembrando que historicamente o que aqui é proposto já ocorreu no passado, mas com normas que sempre deixaram margem à interpretações. É um passo importante e prático para o acesso ao voo no País. Porque a partir o PP básico, o piloto poderá fazer novos cursos e agregar novas habilitações em sua carteira.

## CONTRIBUIÇÃO Nº 16.895

### Identificação

**Autor da Contribuição:** Diogo Sanson Ihle

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.237

**Tipo de Contribuição:** Alteração

**Arquivo anexo:**

### Contribuição

#### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Extinção ou alteração dos seguintes parágrafos:

(4) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros multimotores e aeronaves de sustentação por potência, o instrutor deve possuir um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução de voo; e

(5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.

Algumas sugestões para alteração:

- Considerar horas em simulador AATD homologado.
- Considerar horas de voo na condição de “segundo em comando” ou “copiloto”.
- Autonomia ao CIAC para a padronização do instrutor em questão, sem exigência mínima de horas.

#### Justificativa:

Os parágrafos (4) e (5) expostos no RBAC 61, especificamente no item 61.237, apresentam uma restrição imposta aos instrutores de voo que ministram a instrução IFR e em aeronaves multimotoras. Tal exigência mínima de horas até então não era apreciada na maioria dos processos analisados pela ANAC. Contudo, a partir de junho de 2020, diversos processos submetidos a agência foram indeferidos alegando que os instrutores de voo envolvidos no processo de formação não atendiam a estes mínimos. Acredito que o mínimo de horas exigido no item 61.237 seja extremamente desproporcional. De acordo com o regulamento, as 50 horas necessárias precisam ser especificamente em comando. A grande maioria dos instrutores, após sua formação, possui poucas ou até nenhuma hora IFR em comando, tendo em vista que as horas realizadas durante a formação do PC são na condição de "Duplo comando" ou "aluno em instrução". O mesmo vale para as 15 horas exigidas em aeronaves multimotoras. Assim sendo, só restam duas alternativas para a obtenção destas 50 horas: Paga-las do próprio bolso ou voar alguma aeronave em comando. A primeira alternativa é extremamente onerosa, praticamente inviável. A segunda alternativa é praticamente utópica, levando em consideração que conseguir um primeiro emprego na aviação após ter se formado, com pouca experiência, é muito improvável. Ainda que se consiga, teria que ser na posição de comandante e em uma aeronave capaz de voar IFR. Sabe-se que a primeira oportunidade de emprego da maioria dos pilotos recém-formados é a instrução de voo. A aplicação desses critérios faz com que o instrutor não tenha um desenvolvimento profissional dentro do CIAC no qual ele ministra instrução (Ficando restrito a instrução visual) e não adquira experiência suficiente para almejar novas oportunidades fora do CIAC, uma vez que ele não terá experiência IFR e em aeronaves de maior performance.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.896</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Matheus Costa Itibere da Cunha <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.237 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Extinção ou alteração dos seguintes parágrafos: (4) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros multimotores e aeronaves de sustentação por potência, o instrutor deve possuir um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução de voo; e (5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando. Algumas sugestões para alteração: - Considerar horas em simulador AATD homologado. - Considerar horas de voo na condição de “segundo em comando” ou “copiloto”. - Autonomia ao CIAC para a padronização do instrutor em questão, sem exigência mínima de horas.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Os parágrafos (4) e (5) expostos no RBAC 61, especificamente no item 61.237, apresentam uma restrição imposta aos instrutores de voo que ministram a instrução IFR e em aeronaves multimotoras. Tal exigência mínima de horas até então não era apreciada na maioria dos processos analisados pela ANAC. Contudo, a partir de junho de 2020, diversos processos submetidos a agência foram indeferidos alegando que os instrutores de voo envolvidos no processo de formação não atendiam a estes mínimos. Acredito que o mínimo de horas exigido no item 61.237 seja extremamente desproporcional. De acordo com o regulamento, as 50 horas necessárias precisam ser especificamente em comando. A grande maioria dos instrutores, após sua formação, possui poucas ou até nenhuma hora IFR em comando, tendo em vista que as horas realizadas durante a formação do PC são na condição de "Duplo comando" ou "aluno em instrução". O mesmo vale para as 15 horas exigidas em aeronaves multimotoras. Assim sendo, só restam duas alternativas para a obtenção destas 50 horas: Paga-las do próprio bolso ou voar alguma aeronave em comando. A primeira alternativa é extremamente onerosa, praticamente inviável. A segunda alternativa é praticamente utópica, levando em consideração que conseguir um primeiro emprego na aviação após ter se formado, com pouca experiência, é muito improvável. Ainda que se consiga, teria que ser na posição de comandante e em uma aeronave capaz de voar IFR. Sabe-se que a primeira oportunidade de emprego da maioria dos pilotos recém-formados é a instrução de voo. A aplicação desses critérios faz com que o instrutor não tenha um desenvolvimento profissional dentro do CIAC no qual ele ministra instrução (Ficando restrito a instrução visual) e não adquira experiência suficiente para almejar novas oportunidades fora do CIAC, uma vez que ele não terá experiência IFR e em aeronaves de maior performance.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.897</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Luiz Henrique Rodrigues Machado <b>Categoria:</b> Aeronauta <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.237 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Extinção ou alteração dos seguintes parágrafos:

(4) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros multimotores e aeronaves de sustentação por potência, o instrutor deve possuir um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução de voo; e

(5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.

Algumas sugestões para alteração:

- Considerar horas em simulador AATD homologado.
- Considerar horas de voo na condição de “segundo em comando” ou “copiloto”.
- Autonomia ao CIAC para a padronização do instrutor em questão, sem exigência mínima de horas.

**Justificativa:**

Os parágrafos (4) e (5) expostos no RBAC 61, especificamente no item 61.237, apresentam uma restrição imposta aos instrutores de voo que ministram a instrução IFR e em aeronaves multimotoras. Tal exigência mínima de horas até então não era apreciada na maioria dos processos analisados pela ANAC. Contudo, a partir de junho de 2020, diversos processos submetidos a agência foram indeferidos alegando que os instrutores de voo envolvidos no processo de formação não atendiam a estes mínimos. Acredito que o mínimo de horas exigido no item 61.237 seja extremamente desproporcional. De acordo com o regulamento, as 50 horas necessárias precisam ser especificamente em comando. A grande maioria dos instrutores, após sua formação, possui poucas ou até nenhuma hora IFR em comando, tendo em vista que as horas realizadas durante a formação do PC são na condição de "Duplo comando" ou "aluno em instrução". O mesmo vale para as 15 horas exigidas em aeronaves multimotoras. Assim sendo, só restam duas alternativas para a obtenção destas 50 horas: Paga-las do próprio bolso ou voar alguma aeronave em comando. A primeira alternativa é extremamente onerosa, praticamente inviável. A segunda alternativa é praticamente utópica, levando em consideração que conseguir um primeiro emprego na aviação após ter se formado, com pouca experiência, é muito improvável. Ainda que se consiga, teria que ser na posição de comandante e em uma aeronave capaz de voar IFR. Sabe-se que a primeira oportunidade de emprego da maioria dos pilotos recém-formados é a instrução de voo. A aplicação desses critérios faz com que o instrutor não tenha um desenvolvimento profissional dentro do CIAC no qual ele ministra instrução (Ficando restrito a instrução visual) e não adquira experiência suficiente para almejar novas oportunidades fora do CIAC, uma vez que ele não terá experiência IFR e em aeronaves de maior performance.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 16.898**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Victor Wandembruck Geenen Piragine

**Categoria:** Aeronauta

**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.237

**Tipo de Contribuição:** Alteração

**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Extinção ou alteração dos seguintes parágrafos:

(4) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros multimotores e aeronaves de sustentação por potência, o instrutor deve possuir um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução de voo; e

(5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.

Algumas sugestões para alteração:

- Considerar horas em simulador AATD homologado.

- Considerar horas de voo na condição de “segundo em comando” ou “copiloto”.
- Autonomia ao CIAC para a padronização do instrutor em questão, sem exigência mínima de horas.

**Justificativa:**

Os parágrafos (4) e (5) expostos no RBAC 61, especificamente no item 61.237, apresentam uma restrição imposta aos instrutores de voo que ministram a instrução IFR e em aeronaves multimotoras. Tal exigência mínima de horas até então não era apreciada na maioria dos processos analisados pela ANAC. Contudo, a partir de junho de 2020, diversos processos submetidos a agência foram indeferidos alegando que os instrutores de voo envolvidos no processo de formação não atendiam a estes mínimos. Acredito que o mínimo de horas exigido no item 61.237 seja extremamente desproporcional. De acordo com o regulamento, as 50 horas necessárias precisam ser especificamente em comando. A grande maioria dos instrutores, após sua formação, possui poucas ou até nenhuma hora IFR em comando, tendo em vista que as horas realizadas durante a formação do PC são na condição de "Duplo comando" ou "aluno em instrução". O mesmo vale para as 15 horas exigidas em aeronaves multimotoras. Assim sendo, só restam duas alternativas para a obtenção destas 50 horas: Paga-las do próprio bolso ou voar alguma aeronave em comando. A primeira alternativa é extremamente onerosa, praticamente inviável. A segunda alternativa é praticamente utópica, levando em consideração que conseguir um primeiro emprego na aviação após ter se formado, com pouca experiência, é muito improvável. Ainda que se consiga, teria que ser na posição de comandante e em uma aeronave capaz de voar IFR. Sabe-se que a primeira oportunidade de emprego da maioria dos pilotos recém-formados é a instrução de voo. A aplicação desses critérios faz com que o instrutor não tenha um desenvolvimento profissional dentro do CIAC no qual ele ministra instrução (ficando restrito a instrução visual) e não adquira experiência suficiente para almejar novas oportunidades fora do CIAC, uma vez que ele não terá experiência IFR e em aeronaves de maior performance.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 16.899**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Marlon Antunes Schulz  
**Categoria:** Aeronauta  
**Instituição:** Pessoa física

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.237  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

**Contribuição**

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Extinção ou alteração dos seguintes parágrafos:

- (4) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros multimotores e aeronaves de sustentação por potência, o instrutor deve possuir um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução de voo; e
- (5) para ministrar instrução de voo por instrumentos, o instrutor deve possuir um mínimo de 50 (cinquenta) horas de voo por instrumentos em comando.

Algumas sugestões para alteração:

- Considerar horas em simulador AATD homologado.
- Considerar horas de voo na condição de “segundo em comando” ou “copiloto”.
- Autonomia ao CIAC para a padronização do instrutor em questão, sem exigência mínima de horas.

**Justificativa:**

Os parágrafos (4) e (5) expostos no RBAC 61, especificamente no item 61.237, apresentam uma restrição imposta aos instrutores de voo que ministram a instrução IFR e em aeronaves multimotoras. Tal exigência mínima de horas até então não era apreciada na maioria dos processos analisados pela ANAC. Contudo, a partir de junho de 2020, diversos processos submetidos a agência foram indeferidos alegando que os instrutores de voo envolvidos no processo de formação não atendiam a estes mínimos. Acredito que o mínimo de horas exigido no item 61.237 seja extremamente desproporcional. De acordo com o regulamento, as 50 horas necessárias precisam ser

especificamente em comando. A grande maioria dos instrutores, após sua formação, possui poucas ou até nenhuma hora IFR em comando, tendo em vista que as horas realizadas durante a formação do PC são na condição de "Duplo comando" ou "aluno em instrução". O mesmo vale para as 15 horas exigidas em aeronaves multimotoras. Assim sendo, só restam duas alternativas para a obtenção destas 50 horas: Paga-las do próprio bolso ou voar alguma aeronave em comando. A primeira alternativa é extremamente onerosa, praticamente inviável. A segunda alternativa é praticamente utópica, levando em consideração que conseguir um primeiro emprego na aviação após ter se formado, com pouca experiência, é muito improvável. Ainda que se consiga, teria que ser na posição de comandante e em uma aeronave capaz de voar IFR. Sabe-se que a primeira oportunidade de emprego da maioria dos pilotos recém-formados é a instrução de voo. A aplicação desses critérios faz com que o instrutor não tenha um desenvolvimento profissional dentro do CIAC no qual ele ministra instrução (Ficando restrito a instrução visual) e não adquira experiência suficiente para almejar novas oportunidades fora do CIAC, uma vez que ele não terá experiência IFR e em aeronaves de maior performance.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.900

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Ednei Ramthum do Amaral  
**Categoria:** Outros  
**Instituição:** Servidor Público

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.47  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

(a)(3) as habilitações devem ser concedidas em conformidade com os registros militares do solicitante para as aeronaves ou tipos de operação em que tenha sido habilitado como piloto em comando (ou como segundo em comando, no caso de habilitação de tipo com restrição para a função a bordo de piloto segundo em comando) e que tenham correspondência no âmbito da aviação civil. As habilitações somente serão consideradas vigentes se cumpridas as disposições contidas nos parágrafos (b) ou (c) desta seção; caso contrário, serão concedidas, porém consideradas sem vigência;

##### Justificativa:

A proposta retira as informações de validade sem substituí-las pelo conceito equivalente de vigência. Dessa forma, não deixa claro como seria a vigência das habilitações de militares.

Em (a)(3), a proposta retiraria a possibilidade de reconhecer uma habilitação militar por equivalência, sem lhe dar prerrogativas de voar diretamente, como ocorre hoje quando se concede uma habilitação com validade igual à data de emissão. Não foi esclarecida a motivação e não foi analisado o impacto dessa alteração. Assim, sugiro a manutenção dessa possibilidade, somente alterando o conceito de validade pelo conceito de vigência.

Além disso, para maior fluidez do texto, sugiro a separação em nova frase para o trecho que trata do cumprimento dos parágrafos (b) ou (c), além do uso de ponto e vírgula, antes de "caso contrário".

Por fim, considerando que a ANAC está criando requisitos específicos para a habilitação de tipo com restrição para a função a bordo de piloto segundo em comando, na Subparte K, entendo que não seria adequado restringir tal habilitação somente aos militares que tenham atuado como piloto em comando dessas aeronaves. Dessa forma, sugiro incluir texto permitindo que, no caso das habilitações de tipo com restrição para a função a bordo de piloto segundo em comando, podem ser considerados os registros militares para aeronaves em que o piloto tenha sido habilitado como segundo em comando.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.901

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** Ednei Ramthum Ramthum do Amaral

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

<b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Servidor Público	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.47 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (b)(2) a vigência da habilitação será estabelecida de acordo com os preceitos deste Regulamento, considerando-se como data de início do período de vigência a data de conclusão do treinamento prático estabelecido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção.	
<b>Justificativa:</b> A proposta retira as informações de validade sem substituí-las pelo conceito equivalente de vigência. Dessa forma, não deixa claro como seria a vigência das habilitações de militares. Em (b)(2), a mera retirada do parágrafo criaria um vácuo regulatório, pois não ficaria claro qual seria a vigência da habilitação concedida, uma vez que o parágrafo (b) não exige a realização de um exame de proficiência (que é, regularmente, o que determina o prazo de vigência de uma habilitação, conforme 61.33(a)(1)). Assim, é necessário manter a previsão regulamentar de que, no caso de 61.47(b), considera-se a data de conclusão do treinamento prático como o início da vigência, da mesma forma como hoje se considera essa data para o início da validade.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.902</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum Ramthum do Amaral <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Servidor Público	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.47 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (b)(1) o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras, na ativa ou reserva, que tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte: (ii) apresentar evidências de cumprimento, com aproveitamento, de um programa de instrução teórica e prática da aeronave ou operação para a qual se requer a habilitação, que não exceda 12 (doze) meses calendáricos; e (c) Piloto fora de atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses calendáricos: (1) o oficial aviador das Forças Armadas Brasileiras, na ativa ou reserva, que não tenha estado em atividade de voo nos últimos 12 (doze) meses calendáricos antes de sua solicitação, deve cumprir o seguinte:	
<b>Justificativa:</b> Por padronização, sugiro incluir "calendáricos" em todas as ocorrências de prazos contabilizados em meses, em alinhamento ao que consta na proposta para o parágrafo 61.47(b).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.903</b>
<b>Identificação</b>

<p><b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum Ramthum do Amaral  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> Servidor Público</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.47  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  (d) As habilitações constantes de licenças emitidas nos termos desta seção devem atender os requisitos para manutenção da vigência ou para revalidação em conformidade com os requisitos aplicáveis estabelecidos neste Regulamento ou, como alternativa, a partir do cumprimento do requisito estabelecido no parágrafo (b)(1)(ii) desta seção.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Não havia sido proposta alteração neste parágrafo, que também mencionava a validade das habilitações. Sugiro adequações para passar a mencionar a necessidade de manter a vigência ou, caso essa se perca, para realização de revalidação - o que deve ocorrer em conformidade com os requisitos aplicáveis do RBAC ou com a forma alternativa de 61.47(b)(1)(ii).</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.904</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum Ramthum do Amaral  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> Servidor Público</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.199  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  (c) As prerrogativas do titular da habilitação de categoria ou classe deixam de existir após decorrido o período de validade ou vigência da habilitação, conforme aplicável, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  A seção 61.199 trata tanto de habilitações de categoria (como as de planador, balão livre e dirigível), para as quais seriam mantidas as validades. quanto de habilitações de classe, para as quais passaria a haver o conceito de vigência. Assim, é necessário manter neste parágrafo a menção à validade.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.905</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum Ramthum do Amaral  <b>Categoria:</b> Outros  <b>Instituição:</b> Servidor Público</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.19  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p>	

(b) A vigência das demais habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto se mantém pelo cumprimento dos requisitos de treinamento e realização de exames de proficiência constantes deste RBAC nº 61.

**Justificativa:**

O texto que se pretende incluir em 61.19(b) traz confusão de conceitos. ao se pretender introduzir o conceito de vigência em lugar de validade de habilitação, ao mesmo tempo em que quer carregar, para a vigência, todos os requisitos para o exercício de prerrogativas.

É fato que, para o exercício das prerrogativas de uma licença/habilitação, seu detentor deve manter competência (marcado pelos requisitos de treinamento e exames), atender aos requisitos de experiência recente e possuir certificação médica válida. Isso já consta no RBAC 61.17, e, portanto, o piloto deve atender a todos esses requisitos para poder operar (observando que o requisito de experiência recente somente limita a operação como piloto em comando). Não há, portanto novidade de requisitos no nível do RBAC - embora reconheça que haverá novidade procedimental caso se pretenda efetivamente implantar um acompanhamento de experiência recente por meio da CIV digital (o que não depende de nova previsão regulamentar, pois já há requisitos de experiência recente que precisam ser cumpridos).

Meu entendimento é que se deve manter separado o conceito de validade/vigência de uma habilitação do conceito de "exercício de prerrogativas", sendo que a validade/vigência é um dos elementos necessários para o exercício de prerrogativas, conforme prevê o 61.17(a).

O fato de o piloto estar temporariamente sem CMA (o que pode ocorrer por atrasos eventuais, que podem durar somente um dia) não afeta a validade da sua habilitação - embora afete sua prerrogativa de voar, enquanto perdurar a falta de CMA válido. O fato de precisar renovar seu CMA vencido não deveria influenciar na manutenção da competência (que ocorre com realização de treinamento e exames).

Da mesma forma, o fato de o piloto estar temporariamente sem experiência recente não afeta a validade de sua habilitação (entendida aqui como a validade dos treinamentos e exames periódicos) - somente afeta sua prerrogativa. Afinal, se um piloto perde experiência recente, mas tem treinamentos e exames válidos, basta que recupere a experiência recente para recuperar suas prerrogativas de exercício da função: não há necessidade de realizar novos treinamentos e exames periódicos, se o único motivo de ter perdido a prerrogativa foi a perda da experiência recente.

A proposta da ANAC, ao vincular todos os requisitos à vigência, levaria à situação em que um piloto que ficar um mês sem CMA (ou após perder a experiência recente) precisaria cumprir novamente todos os requisitos para revalidação de sua habilitação (treinamento e exames) - mesmo que o motivo da perda da vigência não estivesse relacionado aos treinamentos e exames. Para ilustrar: um piloto que tenha realizado seu exame em aeronave classe em janeiro de 2021 teria, a princípio, seu exame válido até janeiro de 2023. No entanto, caso esse piloto, em maio de 2023, deixe seu CMA vencer, ou perca a experiência recente, por mais de um mês, esse piloto deixaria de estar com essa habilitação vigente (segundo 61.19(b) e 61.197(c)) e passaria a se enquadrar no 61.33(d), requerendo a realização de novo exame - além, é claro, de renovar seu CMA (ou a experiência recente). Atualmente, um piloto na mesma situação teria sua validade de habilitação até janeiro de 2023 e só precisaria renovar seu CMA (ou recuperar a experiência recente), sem nunca precisar fazer outro exame antes de janeiro de 2023.

Não vejo sentido técnico em obrigar um piloto a fazer novo treinamento e novo exame de proficiência, simplesmente por ter deixado vencer seu CMA por mais de um mês (o que pode ocorrer, por exemplo, em razão específica de saúde ou agora em razão da pandemia). O único efeito de perder CMA ou experiência recente deveria ser o de perder prerrogativas - e não de perder por completo a vigência daquela habilitação, obrigando-o a uma revalidação.

Assim, proponho a retirada do requisito de CMA e de experiência recente dos critérios para manutenção da vigência da habilitação, nos mesmos moldes do que é feito hoje para validade de habilitação.

A justificativa de alinhamento à SARP 1.2.5 do Anexo 1 da OACI não é cabível, pois tal SARP já é plenamente atendida pelo parágrafo 61.17(a), que estabelece as condições para exercício da prerrogativa associada à licença. Observa-se que essa SARP se refere à "validade de licença" - e não a validade de habilitação -e, sobre o assunto, o item 3.2 da Parte II do Doc 9379 - Manual of Procedures for Establishment and Management of a State's Personnel Licensing System estabelece que a licença pode ter validade permanente, como o Brasil já adota, conforme 61.17(a).

Entendo que a intenção seja passar a controlar mais diretamente a experiência recente (o que não é feito hoje), como já é feito para CMA e para as competências (treinamentos e exames, especificamente com base na validade do exame) - ao mesmo tempo em que se liberam os pilotos de interação periódica com a ANAC, para revalidação. No entanto, isso não depende deste conceito de vigência. O RBAC hoje já possui os requisitos que impedem o exercício da prerrogativa da licença em 61.17(a), listando o CMA válido e adequado, a habilitação correspondente válida (que seria substituído por treinamentos e exames válidos) e a experiência recente, conforme 61.21. Bastaria, assim, para a liberação da interação periódica com a ANAC, que o conceito de vigência da habilitação substituisse somente o que hoje é

abrangido pela validade da habilitação, ou seja, o controle do treinamento e do exame.  
 Caso essa proposta seja acatada, deveriam ser retirados da proposta os parágrafos 61.197(c)(2) e (3), 61.215(b)(3) e (4), 61.219(b)(3) e (4), 61.225(b)(2) e (3), 61.235(b)(2) e (3), 61.245(b)(2) e (3) e 61.295(b)(2) e (3), bem como realizados ajustes editoriais necessários.  
 No entanto, caso a ANAC ainda entenda que o conceito de vigência deveria, sim, abranger os requisitos de CMA e experiência recente, sugiro esclarecer melhor essa relação, conforme questionamentos a seguir.  
 Atualmente, a validade da habilitação é parcialmente independente da experiência recente, no sentido de que o piloto pode perder experiência recente enquanto sua habilitação pode estar válida; assim como pode recuperar a experiência recente, sem necessidade de revalidar a habilitação. E, considerando essa independência, o piloto somente poderia operar como piloto em comando se atender simultaneamente tanto o requisito de validade (considerando o prazo de tolerância de 61.33) quando o de experiência recente.  
 Pela proposta de texto de 61.19(b), porém, a vigência teria uma relação diferente com a experiência recente, pois o piloto perderia a vigência no momento em que não tem mais experiência recente (e não ficaria claro se 61.33(b) lhe permitiria operar no primeiro mês após perder a experiência recente ou se prevalece o comando de 61.21 - o que é objeto de contribuição específica). Nesse caso, teríamos o texto de 61.33(d) que estabelece que vigências findadas há mais de um mês calendário podem ser revistas seguindo-se o procedimento de revalidação. Porém, não fica claro:  
 - vigência perdida por falta de experiência recente pode ser restaurada por mera recuperação de experiência recente, além da possibilidade de 61.33(d) (que prevê, como possibilidade, seguir os procedimentos de revalidação)?  
 - A resposta para a situação anterior depende do prazo pelo qual se perdeu a experiência recente (até um mês calendário ou mais de um mês calendário)?  
 - A vigência é específica por função? Por exemplo, atualmente um piloto que deixe de cumprir os critérios de 61.21(a) ou (b) pode recuperar sua experiência recente voando como segundo em comando, mas não pode voar como piloto em comando. Nesse caso, seria correto dizer que o piloto está vigente para a função de segundo em comando, mas não está vigente para a função de segundo em comando, para a mesma habilitação?

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.906</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Servidor Público	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 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>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 61.17 Vigência das licenças de piloto e CPA (a) A licença de piloto e o CPA são permanentes, com exceção da licença de aluno piloto, que perde sua validade quando o aluno piloto se desvincula da instituição de ensino de aviação civil na qual estava matriculado ou depois de decorridos 24 (vinte e quatro) meses da data de sua concessão. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos: (2) estar com as habilitações correspondentes válidas ou vigentes, conforme aplicável; e	
<b>Justificativa:</b> O parágrafo 61.17(a)(2) menciona a necessidade de as habilitações estarem válidas para o exercício das prerrogativas conferidas ao titular de uma licença. Em alinhamento à proposta que retira validade de algumas habilitações, passando a instituir o conceito de vigência, entendo que o parágrafo deve ser adequado para mencionar, também, que tais habilitações que passarem pela alteração proposta devem estar vigentes (e não mais válidas). Como ainda existiriam habilitações com validade, foram mantidos os dois conceitos, incluído um "conforme aplicável".	

Essa alteração reforça a contribuição que enviei ao parágrafo 61.19(b), no sentido de deixar claro que o conceito de vigência entraria somente no lugar de validade; e que esses conceitos, complementados pelos requisitos de CMA e experiência recente, formam o conjunto de requisitos gerais para exercício de prerrogativas (observando que há, ainda requisitos específicos para exercício de prerrogativas, como os de 61.237(b)(4) e (5), para instrutor de voo de aeronaves multimotoras e de IFR, respectivamente).

### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.907

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Ednei Ramthum do Amaral  
**Categoria:** Outros  
**Instituição:** Servidor Público

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.33  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

(b) É permitida a operação normal relativa a uma habilitação vencida ou cuja vigência se findou pelo prazo máximo de 1 (um) mês calendárico, desde que a tripulação atenda aos requisitos dos parágrafos 61.17(a)(1) e 61.17(a)(3) deste Regulamento.

##### Justificativa:

Ao estabelecer que é permitida a operação normal relativa a uma habilitação cuja vigência se findou pelo prazo máximo de 1 (um) mês calendárico, não fica clara a relação deste parágrafo com os requisitos de CMA e de experiência recente.

Atualmente, para a validade das habilitações, os diversos parágrafos que tratam de prerrogativa (61.199(c), 61.217(c), 61.227(c), 61.237(g), 61.247(c)) mencionam o prazo de tolerância, deixando claro que ele prevalece sobre a mera validade da habilitação. Já para a vigência, a situação não ficaria clara, pois a perda de CMA ou de experiência recente é motivo para se findar vigência, e, portanto, aparentemente, 61.33(b) ainda permitiria a operação. Porém os requisitos de 61.17(a)(1), (a)(3), (b)(3) e 61.21, ao não fazerem menção ao mesmo prazo de tolerância, geram dúvida, se prevalece a proibição que eles estabelecem ou a permissão explícita dada por 61.33(b).

Acrescenta-se que os requisitos de CMA e de experiência recente não são contabilizados em termos de mês calendárico, já que o CMA tem validade em dia específico do mês e a experiência recente de 61.21(a) utiliza 90 dias corridos.

Caso se permita a operação após a perda do CMA, até o mês calendárico seguinte, se descumpriria a SARP 1.2.4.4.1, que permite extensão da validade do CMA por no máximo 45 dias, pois um CMA vencido em 10/05 poderia ser estendido no máximo até 24/06, mas o requisito permitiria o prazo de um mês calendárico (ou seja, até junho, para um CMA vencido em maio).

Igualmente, para experiência recente, se descumpriria a SARP 3.9.4.2 do Anexo 6 Parte II, pois o prazo para realização de 3 pousos e decolagens é de 90 dias e, não sendo cumprido, o piloto em comando já não poderia operar. Com a proposta, caso uma experiência recente vença em 01/07, o prazo poderia ser estendido até o fim do mês calendárico seguinte (agosto), resultando em 60 dias adicionais de prazo.

Entendo que o texto do RBAC deve deixar claro que, uma vez que o piloto não atenda aos requisitos CMA ou de experiência recente (indicados em 61.17(a)(1) e (3)), tal permissão não se aplica.

Observa-se assim que a única permissão que seria concedida por meio desse parágrafo seria para a validade dos treinamentos e exames (que 'o único dos três critérios que é medido em mês calendárico), assim como já é hoje para a validade, reforçando mais uma vez meu entendimento expresso na contribuição para o parágrafo 61.19(b) de que o conceito de vigência deveria entrar somente no lugar de validade, sem abarcar os outros requisitos associados ao exercício de prerrogativa, como o CMA e a experiência recente. Caso essa minha contribuição ao parágrafo 61.19(b) seja acatada, não seria necessária alteração no 61.33(b) submetido à consulta pública.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.908

<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Servidor Público	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.33 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (d) Habilitações cuja validade ou vigência se findaram há mais de 1 (um) mês calendárico somente podem ser renovadas seguindo procedimento de revalidação de habilitações, exceto como previsto no parágrafo 61.47(d) deste Regulamento.	
<b>Justificativa:</b> O texto não deixa claro se o procedimento de revalidação de habilitações é a única forma de "revisar" a habilitação, ou se se trata somente de uma opção. Ao mencionar "podem", o texto da ideia de possibilidade, deixando em aberto se podem existir outras formas. Entendo que o uso do "podem" se justifique em parte porque a revalidação de uma habilitação não é obrigação do regulado, mas uma escolha. Caso a habilitação vença ou perca a vigência, o regulado pode escolher se vai realizar algo para revalidá-la/manter a vigência para poder continuar operando, ou se vai deixá-la vencer/perder a vigência e então deixar de exercer suas prerrogativas. Entendo que se seguem um dos dois casos: 1) caso a intenção seja de que, uma vez o piloto desejando manter suas prerrogativas, a única forma para tanto seja pelo procedimento de revalidação de habilitações - como parece ser o caso -, sugiro usar "somente podem". Além disso, sugiro o uso de "renovadas", em lugar de "revistas", que não é muito claro, pois não se fala em "revisão de habilitação". Uma outra alternativa seria "somente podem ter sua validade ou vigência renovadas". Por fim, foi incluído o ", exceto como previsto no parágrafo 61.47(d) deste Regulamento" pois esse parágrafo permite uma alternativa ao procedimento de revalidação. Caso não se queira fazer menção explícita a um parágrafo aplicável somente a militares, sugiro usar ", exceto se previsto de outra forma neste Regulamento." 2) Por outro lado, caso seja intenção de que o "podem" realmente indique uma das alternativas de que os pilotos dispõem para renovar a habilitação, sugiro que se indique claramente no RBAC quais seriam outras alternativas. Para concluir essa contribuição, observo a relação com a minha contribuição ao parágrafo 61.19(b). Caso a ANAC não acate tal contribuição e mantenha no conceito de vigência o CMA e a experiência recente, sugiro que se avalie e se justifique expressamente a necessidade que o parágrafo 61.33(d) estaria impondo aos pilotos de que, ao perderem CMA ou experiência recente, por mais de um mês calendárico, tais pilotos passariam a precisar realizar todo o procedimento de revalidação (incluindo exames e, conforme o caso, treinamento), mesmo que o piloto esteja com exame dentro da validade. Ressalto que, hoje, um piloto que está com o treinamento/exame válido e perde CMA ou experiência recente não precisará realizar novo treinamento/exame dentro do período de validade do último treinamento/exame realizado. Não identifiquei tal impacto na análise de impacto regulatório. Se a contribuição for acatada e o conceito de vigência somente entrar no lugar de validade, sem abarcar os requisitos de CMA e experiência recente, não haveria impacto aos regulados, pois o procedimento de revalidação somente seria necessário no caso de vencimento dos treinamentos/exames (e não no caso de CMA ou perda de experiência recente).	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.909</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Categoria:</b> Outros	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.197

<b>Instituição:</b> Servidor Público	<b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (c) Para a manutenção da vigência da habilitação de classe, seu titular deve, dentro do prazo previsto no parágrafo 61.33(a)(1)(i) e (b) deste Regulamento:	
<b>Justificativa:</b> Por padronização com o restante do RBAC, em particular, nesse caso, com 61.197(a), sugiro usar "titular" [da habilitação], em lugar de "aeronauta". Observo que o RBAC nº 61 vigente não utiliza "aeronauta" nenhuma vez. Caso adotada, sugiro padronizar o mesmo texto em 61.215(b), 61.225(b), 61.235(b), 61.245(b) e 61.295(b), bem como reavaliar o uso de "aeronauta" em 61.218 e 61.219 (onde pode ser usado "piloto", tendo em vista que é a única categoria de aeronauta abrangida pelo RBAC nº 61.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.910</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Servidor Público	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Sugiro excluir o parágrafo "(a) Para os aeronautas que vierem a desempenhar, exclusivamente, a função a bordo de piloto segundo em comando, será emitida habilitação de tipo restringindo a atuação do aeronauta requerente."	
<b>Justificativa:</b> Tal previsão já existe no parágrafo 61.5(c), que estabelece que: "(c) Quando da emissão de uma habilitação de tipo que limite as atribuições do seu titular às de segundo em comando, ou para atuar como piloto em comando somente durante a fase de voo de cruzeiro, ou ainda para operar somente compondo tripulação de 2 (dois) pilotos, em aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, tais limitações deverão estar averbadas na referida habilitação." Não é adequado, em termos regulamentares, repetir em dois trechos do mesmo regulamento um determinado comando, pois isso dificulta a revisão, além do que eventuais diferenças de texto podem levar a interpretações diferentes. Como o parágrafo 61.5(c) já existe e trata de situação mais ampla, sugiro mantê-lo, sem a necessidade de criar novo parágrafo com o mesmo objetivo.  Observo que tal parágrafo é citado em 61.217(a), que também já prevê que as prerrogativas do titular de uma habilitação de tipo são de atuar na função de piloto em comando ou de segundo em comando, conforme o nível dos requisitos atendidos e respeitadas as possíveis limitações indicadas na sua habilitação. A IS 61-004, em seu item 5.3.9, detalha o uso do designativo "SIC" para pilotos segundo em comando, registrando que esse designativo certifica a forma como foi realizado o exame de proficiência: se o piloto irá operar somente como segundo em comando, pode realizar o exame dessa posição da aeronave. Logo, já há, em algum nível, previsão regulamentar para um tratamento diferenciado no processo de concessão de habilitação para um piloto segundo em comando. Aqui, ressalta-se que, ainda que todos os requisitos tenham que ser cumpridos, a forma de atendimento é diferente, como citado para o exame de proficiência.	

Cientes dessa previsão, poderia ter sido proposta uma alteração mais simples no regulamento, se simplesmente fosse incluídos, nos requisitos que são diferenciados, a aplicabilidade diferenciada: por exemplo, no caso da exigência de treinamento em CTAC, poderia se colocar que o requisito somente é aplicável para o piloto em comando. Isso eliminaria a necessidade de repetir a maior parte do texto das seções 61.213 e 61.215 para a criação das novas seções 61.218 e 61.219.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.911</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Servidor Público	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (b) (2)(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC ou ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, com habilitação de tipo correspondente vigente, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato. O treinamento de solo deve compreender os seguintes temas: (3)(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC ou ser ministrado em aeronave por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, com habilitação de tipo correspondente vigente, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato. O treinamento de voo deve compreender os seguintes procedimentos:	
<b>Justificativa:</b> O texto utilizava "pode" para expressar duas alternativas, mas sem deixar claro se haveria alguma outra maneira de realizar o treinamento. Entendo que o mais adequado, em termos regulamentares, é o RBAC estabelecer a obrigação, colocando que o treinamento deve ser conduzido de uma das duas formas. Observa-se que, para situações excepcionais, já há o 61.218(c), que permite a adoção de procedimentos especiais pela ANAC.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.912</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ednei Ramthum do Amaral <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Servidor Público	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.219 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (a)(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.218(b)(4) deste Regulamento; (b)(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.218(b)(4) deste Regulamento;	
<b>Justificativa:</b>	

Correção de referência, pois é o parágrafo 61.218(b)(4) da proposta que trata de exame de proficiência (não existe 61.218(a)(4)). Observo que, caso seja aceita minha sugestão de exclusão do parágrafo 61.218(a), reposicionando os parágrafos seguintes, a referência passaria a já estar correta.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.913

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** Ednei Ramthum do Amaral  
**Categoria:** Outros  
**Instituição:** Servidor Público

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:**

#### Contribuição

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

91.5(d) Os tripulantes devem possuir as licenças e/ou certificados, assim como as habilitações associadas, que forem requeridos para o voo, dentro do prazo de validade ou vigência (quando aplicável), e devem demonstrar isso de forma suficiente em uma fiscalização, caso solicitado, sob pena de serem impedidos de atuar como tripulantes no voo enquanto não o fizerem.

91.109(c)(1) o outro posto de pilotagem for ocupado por um piloto de segurança que possua, pelo menos, uma licença de PP e habilitação válida ou vigente para a aeronave utilizada;

121.383(a)(2) tenha em sua posse a licença referida no parágrafo (a)(1) desta seção e os certificados de habilitação técnica e de capacidade física, quando requeridos, todos válidos ou vigentes (conforme aplicável) e adequados ao tipo de avião e à função que exerce enquanto engajada em operações segundo este regulamento; e

135.95(a) for detentora de uma licença apropriada, com habilitações válidas ou vigentes (conforme aplicável);

90.23(a)(4) ser detentor da habilitação de categoria, tipo e/ou classe válida ou vigente, segundo o RBAC nº 61;

90.25(a)(4) ser detentor da habilitação de categoria, tipo e/ou classe válida ou vigente, para aeronave em que irá exercer a função;

90.25(d)(4) ser detentor da habilitação de categoria, tipo e/ou classe válida ou vigente, na função de piloto segundo em comando ou piloto em comando, segundo o RBAC nº 61;

90.29(d)(5) estar com habilitação válida ou vigente, na aeronave em que irá ministrar instrução;

(6) estar com habilitação IFRA/H vigente, no caso de instruções IFRA/H;

(7) estar com habilitação INVA/H vigente, no caso de instruções INVA/H;

(8) estar com habilitação PAGA/H vigente, no caso de instruções PAGA/H; e

(9) [revogado].

90.29(g)(3) estar com habilitação de tipo ou classe válida ou vigente, na aeronave em que irá ministrar instrução; e

90.47(b)(3) ser detentor da habilitação de categoria, tipo e/ou classe válida ou vigente, segundo o RBAC nº 61;

(6) estar com habilitação IFRA/H vigente, no caso de exame de proficiência IFRA/H;

(7) estar com habilitação INVA/H vigente, no caso de exame de proficiência INVA/H;

(8) estar com habilitação PAGA/H vigente, no caso de exame de proficiência PAGA/H;

(9) [reservado]

90.63(a) A UAP deverá realizar o controle da validade e vigência das habilitações, certificados e treinamentos dos tripulantes envolvidos nas operações especiais de aviação pública, assim como das pessoas que executam as demais funções a bordo.

(b) A UAP deverá adotar todas as providências para concessão, revalidação e/ou manutenção da vigência de licenças, habilitações, autorizações e CMA dos tripulantes e das pessoas que executam as demais funções a bordo, nos termos da legislação e/ou regulamentação vigente.

<p><b>Justificativa:</b>                  Outros regulamentos mencionam a necessidade de uma habilitação (ou certificado de habilitação técnica) válida. Porém, está se propondo a retirada do conceito de validade para algumas habilitações no RBAC nº 61. Assim, entendo que tais regulamentos devem ser adaptados para passarem a se referir a habilitações vigentes também.                  No caso de 90.29(d)(9) e 90.47(b)(9), foi retirada menção à habilitação de LPQD, que não é mais emitida pela ANAC. Considerando que a IS 61.006 lista como possível endossante o "piloto designado para ministrar instrução de voo em um operador que possua programa de treinamento aprovado pela ANAC, quando ministrando instrução no âmbito da entidade a que está vinculado. (ex: operadores 142, 135 e 90).", não foi incluída condição adicional aqui. Porém, entendo como possível também - e mais conservador, do ponto de vista de segurança operacional - incluir como requisito que o piloto deve estar endossado para realizar operações como piloto lançador de paraquedista, conforme é requerido de um piloto da aviação geral, pela mesma IS.</p>
--

CONTRIBUIÇÃO Nº 16.914	
Identificação	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Sindicato Nacional dos Aeronautas  <b>Categoria:</b> Sindicato  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
Contribuição	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  d) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave.                  e) Com exceção do candidato que exerça função de piloto em operadores aéreos segundo o RBAC nº 121 e RBAC nº 135, caso o último treinamento de solo e de voo para o tipo conduzido em um CTAC tenha sido concluído, com aproveitamento, nos 18 (dezoito) meses calendáricos anteriores, o treinamento previsto nos parágrafos (a) e (b) desta seção poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave..                  (f) Nos casos previstos em (d) e (e) nesta seção, o treinamento deverá incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A), 61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável., de acordo com os procedimentos estabelecidos pela ANAC.                  (1) O exame de proficiência previsto nos parágrafos 61.215(a)(2) e (b)(2) desta seção, conforme aplicável, também deverá ser realizado antes de findarem-se os referidos 18 (dezoito) meses. Caso o exame de proficiência não seja realizado neste prazo, o treinamento e solo e de voo deverá ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC, desde que este exista, mesmo que o treinamento em aeronave já tenha sido realizado.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Modificação para incluir exceção do RBAC 121 e 135 na permissão para realização do treinamento em aeronave caso o último treinamento em CTAC tenha sido concluído com aproveitamento nos últimos 18 meses calendáricos e para mencionar especificamente os treinamentos referenciados nos parágrafos (a) e (b).                  Sobre o treinamento de qualificação dos pilotos, a OACI exige apenas que o mesmo deva ser realizado de forma que os pilotos mantenham a proficiência adequada para a condução segura da aeronave. Quanto ao uso de dispositivos de treinamento simulado (FTSD), o uso dos mesmos deve ser encorajado ao máximo, porém não se trata de uma exigência.                  O cumprimento das SARPs com relação a esses requisitos varia para cada agência reguladora. As autoridades de aviação civil da Europa (EASA) e do Reino Unido (CAA UK) estabelecem que o treinamento deve ser realizado sempre em centros de treinamento aprovados; já no FAA não existe uma exigência para o treinamento de simulador propriamente dita – o piloto apenas precisa demonstrar que possui proficiência no momento da avaliação; por fim, o Brasil adota, desde a emenda no. 6 do RBAC 61,</p>	

padrão similar ao utilizado pela EASA e o CAA UK.

Com o intuito de flexibilizar os requisitos de certificação de pilotos em aeronaves tipo, a ANAC vislumbra, conforme descrito no item 8.2.6, que a opção mais adequada seria a manutenção da obrigação de treinamento inicial em CTAC, podendo o treinamento periódico (revalidação) ser realizado em CTAC a cada 24 meses, e não a cada 12 meses, ficando assim a opção de escolher a forma de treinamento a ser utilizada ficaria facultada ao piloto/operador (utilizar a aeronave ou o CTAC).

O SNA entende que a prática atual, estabelecida na Emenda 06 do RBAC 61, é adequada e está em linha com os padrões internacionais exigidos pelas mais exigentes autoridades de aviação civil. A busca da adoção de uma proposta híbrida, que seja mais próxima ao do padrão norte-americano, nos parece um retrocesso, por menor que seja, ao que já temos no Brasil atualmente.

Tal justificativa é baseada nos seguintes pilares:

- Treinamento em simulador – conforme preconizado pela OACI, o dispositivo de simulação (FTSD) deve ser encorajado ao máximo. O uso do simulador de voo permite que manobras normais e anormais sejam treinadas sem qualquer possibilidade de prejuízo humano e/ou material – a prática de tais manobras em voo real é, inclusive, proibida pelo Anexo 6 da OACI;
- Baixo aproveitamento do treinamento em aeronave – conforme mencionado acima, é pequeno o rol de manobras que o piloto pode treinar em voo real, ficando este limitado apenas a procedimentos de rotina, manobras básicas e padronização de voo. O piloto perderia, nesses casos, uma valiosa oportunidade de treinar e relembrar procedimentos anormais e de emergência que raramente são vividos no dia a dia das operações;
- Uso do simulador como ferramenta de treinamento – a não exigência do treinamento em simulador pode desestimular o uso do simulador como ferramenta de treinamento, visto que não é algo que será exigido pelo regulador nas avaliações “intermediárias”. Sendo assim, o piloto perde um enorme recurso para manter-se atualizado com os procedimentos normais e anormais da aeronave.

Um dos motivos utilizados como justificativa pela Agência para a alteração dos requisitos está relacionado com a pandemia ocasionada pelo novo Coronavírus e seus desdobramentos, incluindo dificuldades de acesso a centros de treinamento e viagens. Cabe ressaltar, no entanto, que a pandemia do Covid-19 é temporária e não pode ser utilizada como justificativa para afrouxamento de requisitos operacionais permanentes – é possível, sim, a modificação temporária de alguns requisitos, com base em análise de risco, para garantir a proficiência dos pilotos em um momento de dificuldade de acesso de treinamento, principalmente daqueles que são realizados no exterior. No entanto, tão logo a situação se normalize, os treinamentos devem ser normalizados e os padrões operacionais mantidos.

Sobre a possibilidade de alguma redução dos custos de treinamento em função da alteração da norma, a própria nota técnica ressalta estudo feito em outra oportunidade pela Agência que menciona de que o uso do simulador pode ser mais vantajoso, conforme explanado no item 8.2.1.9, mencionado brevemente a seguir:

“(…) os custos do treinamento em CTAC devem ser avaliados não em termos absolutos, mas sim comparativamente com o custo operacional de se ministrar o treinamento em aeronave. Quando realizado corretamente, o treinamento de pilotos em aeronave consome várias horas de voo de aeronave vazia, isto é, sem transportar passageiros ou carga, realizando manobras que muitas vezes causam desgaste no equipamento (ex: decolagem rejeitada) ou o expõem a riscos maiores que uma operação normal (ex: simulações de pane). Em aeronaves de custo operacional elevado, como é o caso de aviões a jato e helicópteros de grande porte, não raro o treinamento em aeronave pode ser mais custoso que o treinamento oferecido por centros de treinamento em simuladores de voo.”

Diante do todo o exposto, o SNA sugere que a flexibilização dos requisitos de treinamento não ocorra para aeronautas de operadores aéreos segundo o RBAC nº 121 e RBAC nº 135. Isso porque os níveis de segurança operacional aceitáveis para operadores dos regulamentos citados devem ser mais elevados que os aplicados aos demais operadores, o que justifica a aplicação de regras mais restritivas.

Por fim, a adoção de uma regra híbrida no país, conforme proposto pela ANAC, não deve englobar os operadores aéreos segundo o RBAC nº 121 e RBAC nº 135, sob risco de diminuição da qualidade técnica dos pilotos brasileiros, o que pode prejudicar aqueles que desempenham suas atividades a bordo de aeronaves de operadores aéreos estrangeiros, mas possuem licença e habilitação brasileiras.

## CONTRIBUIÇÃO Nº 16.915

### Identificação

**Autor da Contribuição:** Sindicato Nacional dos Aeronautas

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

<p><b>Categoria:</b> Sindicato <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...) (ii) o treinamento de solo pode ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC ou pode ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, com habilitação de tipo correspondente vigente, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato. O treinamento de solo ministrado por um PC ou PLA não poderá substituir o treinamento conduzido em um CTAC, quando se tratar de candidato que exerça função de piloto segundo em comando em operadores aéreos segundo o RBAC nº 121 e RBAC nº 135. O treinamento de solo deve compreender os seguintes temas: (...) (3) treinamento de voo: (...) (ii) o treinamento de voo pode ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC ou pode ser ministrado em aeronave por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, com habilitação de tipo correspondente vigente, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato. O treinamento de voo ministrado por um PC ou PLA não poderá substituir o treinamento conduzido em um CTAC, quando se tratar de candidato que exerça função de piloto segundo em comando em operadores aéreos segundo o RBAC nº 121 e RBAC nº 135. O treinamento de voo deve compreender os seguintes procedimentos: (...)</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Modificação para incluir exceção do RBAC 121 e 135 na permissão para realização do treinamento em aeronave. Atualmente, o RBAC nº 61 não prevê diferenciação de função a bordo exercida pelo aeronauta, quando da concessão de habilitações. Com isso, mesmo que o piloto venha a exercer, exclusivamente, a função de piloto segundo em comando, deve atender a todos os requisitos dispostos na Subparte K do citado regulamento, como se piloto em comando fosse. O estudo da nota técnica ainda sugere à Agência, no item 8.3.17, que o treinamento para segundo em comando possa ser realizado apenas em aeronave, e ministrado por Piloto Comercial (PC) ou Piloto de Linha Aérea (PLA) com habilitação válida no tipo pretendido, na função de piloto em comando. O SNA entende que a proposta, de modo geral, não oferece prejuízo aos aeronautas. No entanto, nos posicionamos contra o treinamento de segundo em comando poder ser conduzido na sua integridade em aeronave e ministrado por PC ou PLA. Entendemos que o treinamento, apesar de poder ser diferenciado, deverá ser conduzido obrigatoriamente em centro de treinamento certificado. Tal justificativa reside nos seguintes argumentos: • Qualidade da instrução na aeronave – nem todos os pilotos que são PC/PLA e são qualificados em uma determinada aeronave possuem perfil adequado para a instrução, algo que pode comprometer o aprendizado do piloto-aluno; • Rol de manobras executado em voo real – é inegável que o número de manobras que podem ser realizadas em voo real é limitado quando comparado ao simulador, não sendo permitida a execução de manobras de emergência simulada em voos que não sejam considerados de “teste/manutenção” para verificação de sistemas. A ausência desse tipo de treinamento em condições adversas poderia ocasionar uma sobrecarga de trabalho do piloto em comando nesse tipo de condição (desconhecimento/pouco treinamento associado a um possível “startle effect”). É importante que o segundo em comando esteja familiarizado e treinado para lidar com as ações nos procedimentos anormais/emergência, de forma a auxiliar o comandante na condução segura da aeronave. Tal fato só pode ser realizado, em sua maioria, através de treinamento em simulador homologado; • Desenvolvimento de habilidades não técnicas – o segundo em comando é mais do que um auxiliar do comandante. Em aeronaves que requerem mais de um piloto, é importante desenvolver o conceito de trabalho em equipe para um correto monitoramento da aeronave, divisão da carga de trabalho e também como forma de um piloto atuar como “backup” do outro. O desenvolvimento de habilidades não técnicas é um processo de múltiplas camadas cujo resultado final é aplicado no treinamento em simulador, local no qual os pilotos poderão aplicar todos os conhecimentos e habilidades obtidos ao longo do treinamento – muitas vezes os treinamentos são inclusive</p>	

filmados de forma a fornecer algum tipo de feedback pós voo sobre o desempenho a bordo. O desempenho do trabalho de equipe, quando bem treinadas, supera o desempenho de um único indivíduo ou de duas ou mais pessoas atuando de forma distinta.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.916

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** FlightSafety International  
**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** Outros  
**Tipo de Contribuição:** Outros  
**Arquivo anexo:** Sim

#### Contribuição

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

Resposta às alterações propostas no RBAC 61 no documento anexo (Response to proposed RBAC 61 changes in attached document)

##### Justificativa:

1. FlightSafety não se preocupa com as alterações propostas para 61.19.
2. FlightSafety não se preocupa com as alterações propostas para 61.33
3. A FlightSafety acredita que diminuir a exigência regulatória para treinamento de classificação de classe / tipo em um centro aprovado ou validado (CTAC) a cada 24 meses teria um efeito negativo na segurança da aviação no Brasil e criaria a emissão de regulamentações da ANAC não alinhadas com regulamentações semelhantes por outras grandes aviação órgãos reguladores, como a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), a Administração Federal da Aviação dos Estados Unidos (FAA) e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA). Além disso, o Anexo 6 da ICAO, Item 3.9.3.2, recomenda que os simuladores sejam usados na extensão máxima praticável para o treinamento recorrente inicial e anual. Embora compreendendo o efeito que COVID-19 teve no treinamento de aviação em todo o mundo, propomos que quaisquer alterações necessárias ao RBAC Parte 61 possam ser implementadas como um Meio Alternativo de Conformidade (AltMOC) que é de natureza temporária e permitiria a mitigação do impacto do treinamento resultante de COVID-19, entretanto, também mantém a integridade dos requisitos de treinamento e a continuação do histórico de segurança do Brasil. O treinamento realizado em simuladores ou FSTDs oferece muitos benefícios, sendo o mais importante a capacidade de treinar pilotos em situações de emergência e anormais que, de outra forma, seriam inseguras durante o treinamento em uma aeronave real. A capacidade de simular essas situações usando FSTDs é uma das principais razões para a redução nos acidentes e incidentes de aeronaves encontrados a cada ano no Brasil, conforme relatado na tabela 8.2.4.8 da Análise de Impacto Regulatório produzida pela ANAC. Estender o período de tempo entre os eventos de treinamento pode resultar na degradação da proficiência. Os voos de treinamento que ocorrem em aeronaves enfrentam maior risco de se envolver em um acidente ou incidente. Lesões e danos caros à aeronave podem ser evitados se o treinamento for realizado em um simulador / FSTD em um centro de treinamento aprovado ou validado (CTAC). Simuladores / FSTDs permitem o treinamento de manobras e procedimentos em um ambiente mais seguro e controlado. Fazer as alterações propostas ao RBAC Parte 61 e, assim, reduzir a frequência com que o treinamento deve ser realizado em um centro de treinamento aprovado ou validado (CTAC), tem o potencial de impacto adverso sério de aumentos em acidentes e incidentes de aeronaves. Além do aspecto de segurança, dependendo do tipo de aeronave em que o treinamento é realizado, pode haver uma economia significativa de custos realizando o treinamento em um simulador ou FSTD em um CTAC aprovado ou validado em comparação com aquele realizado em uma aeronave real.
4. Com relação às alterações propostas ao RBAC Parte 61.218 em operações de segundo em comando (SIC), o FlightSafety apóia o desenvolvimento de uma qualificação ou designação específica que indicaria que um piloto está qualificado apenas para atuar em um segundo em capacidade de comando. Essa mudança no regulamento permitiria aos pilotos licenciados pela ANAC do Brasil competirem mais com outras autoridades de aviação em todo o mundo, cujas classificações reconhecíveis são limitadas apenas ao segundo em capacidade de comando. No entanto, como parte das alterações propostas para o RBAC Parte 61.218, a FlightSafety afirma que aqueles que realizam classificações de tipo com limitações de segundo em comando ainda devem estar sujeitos aos mesmos requisitos de

obtenção de tal treinamento por meio de um centro de treinamento aprovado ou validado (CTAC), conforme fornecido pelo atual texto do RBAC Parte 61.215. Ao exigir o mesmo método de treinamento para esses pilotos, a integridade do treinamento recebido e a mitigação de acidentes e incidentes com aeronaves são mantidas. Além disso, o SIC deve receber treinamento por meio de um centro de treinamento aprovado ou validado (CTAC) em um nível que garanta sua capacidade de conduzir um vôo com segurança em caso de incapacitação do piloto

5. Com relação às mudanças propostas para o RBAC Parte 61.218 em operações de segundo em comando (SIC), o FlightSafety apóia o desenvolvimento de uma qualificação ou designação específica que indicaria que um piloto está qualificado apenas para atuar como segundo em comando. Essa mudança no regulamento permitiria que os pilotos licenciados pela ANAC do Brasil estivessem mais em concorrência com outras autoridades de aviação em todo o mundo, que reconhecem classificações limitadas ao segundo em capacidade de comando. No entanto, como parte das alterações propostas ao RBAC Parte 61.218, a FlightSafety afirma que aqueles que realizam classificações de tipo com limitações de segundo em comando ainda devem estar sujeitos aos mesmos requisitos de obtenção de tal treinamento por meio de um centro de treinamento aprovado ou validado (CTAC), conforme fornecido pelo texto do RBAC Parte 61.215. Ao exigir o mesmo método de treinamento para esses pilotos, a integridade do treinamento recebido e a mitigação de acidentes e incidentes com aeronaves são mantidas.
6. FlightSafety has no concerns with the proposed changes to 61.19FlightSafety has no concerns with the proposed changes to 61.33
7. FlightSafety believes lessening the regulatory requirement for class/type rating training at an approved or validated center (CTAC) every 24 months would have a negative effect on aviation safety in Brazil and create the issue of ANAC regulations not aligning with similar regulations by other major aviation regulatory bodies such as the International Civil Aviation Organization (ICAO), United States Federal Aviation Administration (FAA), and European Aviation Safety Agency (EASA). Additionally, ICAO Annex 6, Item 3.9.3.2 recommends that simulators be used to the maximum extent practicable for initial and annual recurrent training. While understanding the effect COVID-19 has had on aviation training worldwide, we propose any changes necessary to RBAC Part 61 could be implemented as an Alternate Means of Compliance (AltMOC) that is temporary in nature and would allow mitigation of the training impact resulting from COVID-19, however also maintain the integrity of training requirements and continuation of Brazil's safety record. Training conducted in simulators or FSTDs provides for many benefits, the most important being the ability to train pilots in emergency and abnormal situations that would otherwise be unsafe when training in an actual aircraft. The ability to simulate these situations using FSTDs is one of the primary reasons for the decline in aircraft accidents and incidents encountered each year in Brazil, as reported in table 8.2.4.8 of the Regulatory Impact Analysis produced by ANAC. Extending the time period between training events could result in degradation of proficiency. Training flights which occur in aircraft face increased risk of becoming involved in an accident or incident. Injuries and costly damage to the aircraft could be avoided if the training is instead conducted in a simulator/FSTD at an approved or validated training center (CTAC). Simulators/FSTDs allow for training maneuvers and procedures in a safer and more controlled environment. Making the proposed changes to RBAC Part 61 and thereby reducing the frequency with which training must be undertaken at an approved or validated training center (CTAC), holds the potential for serious adverse impact from increases in aircraft accidents and incidents. In addition to the safety aspect, depending on the type of aircraft that training is conducted in there can be significant cost savings by conducting training in a simulator or FSTD at an approved or validated CTAC compared to that conducted in an actual aircraft.
8. Concerning the proposed changes to RBAC Part 61.218 on second in command (SIC) operations, FlightSafety supports the development of a specific qualification or designation that would indicate a pilot is only qualified to act in a second in command capacity. This change to the regulation would enable Brazil ANAC licensed pilots to be more in concurrence with other aviation authorities worldwide which recognizes ratings limited to second in command capacity only. As part of the proposed changes to RBAC Part 61.218 though, FlightSafety maintains that those undertaking type ratings with second in command limitations should still be subject to the same requirements of obtaining such training via an approved or validated training center (CTAC) as provided by current text of RBAC Part 61.215. By requiring the same method of training for these pilots, the integrity of training received, and the mitigation of aircraft accidents and incidents is maintained. Additionally, SIC should receive training via an approved or validated training center (CTAC) to a level that ensures their ability to safely conduct a flight in the event of a pilot incapacitation.
9. Concerning the proposed changes to RBAC Part 61.218 on second in command (SIC) operations, FlightSafety supports the development of a specific qualification or designation that would indicate a pilot is only qualified to act in a second in command capacity. This change to the regulation would enable Brazil ANAC licensed pilots to be more in concurrence with other aviation authorities worldwide which recognizes ratings limited to second in command capacity only. As part of the proposed changes to RBAC Part 61.218 though, FlightSafety maintains that those undertaking type ratings with second in command limitations should still be subject

to the same requirements of obtaining such training via an approved or validated training center (CTAC) as provided by current text of RBAC Part 61.215. By requiring the same method of training for these pilots, the integrity of training received, and the mitigation of aircraft accidents and incidents is maintained.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.917</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> FELSBERG E PEDRETTI ADVOGADOS E CONSULTORES LEGAIS  <b>Categoria:</b> Escritório de Advocacia  <b>Instituição:</b> Pessoa Jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  Como detalhado na justificativa, concluímos:                  (i) não foi citado nenhum problema regulatório que justifique a alteração de regras regulatórias relativas à periodicidade de realização de treinamentos em CTAC para fins de revalidação de habilitações de tipo. Logo, não há motivação do ato administrativo.                  (ii) o único elemento fático relevante apresentado é a pandemia de COVID-19, questão grave, mas transitória (e, assim, não serve para introduzir alteração permanente do RBAC nº 61). Fatos temporários justificam regras especiais e temporárias, como foi o caso da Resolução nº 586/2020;                  (iii) além disso, a exposição técnica contida na Nota Técnica nº 121/2020 oferece muito mais elementos robustos (especialmente no que tange à segurança) que justificam a manutenção das regras tais quais existentes hoje (com a redação do RBAC nº 61 até a sua 13ª emenda) do que a criação de uma norma sem efetivos com as normas internacionais;                  Em vista disso, recomendamos fortemente a exclusão do trecho da proposta em que se busca alterar as regras do item 61.215 (d) (e todas as alterações decorrentes) relativas ao modo de execução dos treinamentos de revalidação (manutenção de vigência) de habilitações de tipo, mantendo-se as regras atuais, seja pela ausência de nexo entre o suposto problema e a solução proposta, seja pelo reconhecimento de que, na prática, a necessária rigidez do processo (compatível com as práticas internacionais) não mereça revisão.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Ao se ler a Nota Técnica nº 121/2020 não se identifica um nexo de causalidade entre o suposto problema regulatório apresentado e a alternativa de solução eleita pela Agência.                  Ao tratar do problema regulatório, eis o que expõe a Nota:                  “8.2.3.1. O RBAC nº 61, em sua subparte K, traz os requisitos de concessão e revalidação de habilitações de tipo, entre outros.                  8.2.3.2. O texto das seções 61.213 e 61.215 como atualmente dispostos encontram-se no RBAC nº 61 sem alteração de requisitos desde a emenda nº 06, aprovada por meio da Resolução nº 378, de 18 de março de 2016.                  8.2.3.3. À luz do poder da administração de revisar os próprios atos e, na observância do contexto de situação de emergência pública pela pandemia de COVID-19 mundialmente instaurada, fez-se oportuno visitar os normativos da Agência de grande impacto no setor regulado”.                  Assim, diante do Despacho SPO 4522147, relaciona-se o problema regulatório com a necessidade de aproximação dos requisitos brasileiros de treinamento de aeronave tipo ao estabelecido nos regulamentos da Federal Aviation Administration – FAA, conforme proposta da GCEP:                  ‘[...]o treinamento inicial na aeronave tipo é realizado obrigatoriamente em CTAC. Os treinamentos recorrentes podem ser realizados, alternadamente, em aeronaves e CTAC. Como resultado desta prática, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC passa a ser bianual e não anual, como atualmente se demanda aqui no Brasil.’”                  Todavia, não foi apresentada uma problemática concreta e definitiva a ensejar a revisão das normas. Invoca-se uma “situação de emergência pública pela pandemia de</p>	

COVID-19 mundialmente instaurada”, elemento absolutamente temporário, para a referida mudança em caráter definitivo, sob a pretensa argumentação de “aproximação dos requisitos brasileiros de treinamento de aeronave tipo ao estabelecido nos regulamentos da Federal Aviation Administration – FAA”.

Em outras palavras, o suposto problema regulatório limita-se à pandemia da COVID-19 (problema transitório já solucionado pela Resolução nº 586/2020) e o entendimento da GCEP, o que tem mais feição de consequência do que de causa.

Logo, não há nenhuma motivação que justifique a revisão das normas de segurança hoje existentes. Ou melhor, não há problema regulatório, como será analisado a seguir. A própria Nota Técnica, se analisada adequadamente, afasta a existência de suposto problema regulatório. Essa é a conclusão a que se chega com a leitura do item 8.2.4 da Nota Técnica, em que se afasta a alternativa de abandono total das regras de treinamento existentes.

Em primeiro lugar, há minucioso mapeamento dos acidentes e incidentes envolvendo aeronaves alcançadas pela regra. Ali fica clara a queda considerável de acidentes, desde quando se tornou obrigatório o treinamento para revalidação (o treinamento para concessão é exigido desde setembro de 2014).

Adicionalmente, no mesmo item afasta-se a alegação de que o treinamento em CTAC aumente substancialmente os custos de manutenção de habilitação de tipo, já que o treinamento em aeronave também atrai custos.

Finalmente, pondera com absoluta razão que: “a redução de custos operacionais, apesar de ser uma busca legítima do mercado, não pode preponderar sobre a qualidade do treinamento dos tripulantes, que é essencial para a condução segura das operações em situações normais e crítica nas emergências. O papel da Agência é exatamente impedir que situações do mercado tais como crises econômicas gerem decréscimo da segurança, e faz isso por meio do estabelecimento de mínimos em regulamento como o RBAC nº 61.” (É sempre bom destacar que a segurança é prioridade máxima para o funcionamento do setor aéreo, conforme item 2.1 da Política Nacional de Aviação Civil - Decreto Nº 6.780/2009).

A segunda alternativa para solução do suposto problema (manutenção da regra atual), justamente em virtude das ponderações que afastaram a primeira alternativa, é reputada como “uma boa alternativa a se considerar”.

Não obstante, a escolha da ANAC foi inovar com uma terceira opção, qual seja, treinamento em CTAC com intervalo de 24 meses, sendo facultativo o treinamento em 12 meses, apresentando, contudo, justificativas que não são aptas a fazer frente com aquelas expostas no item 8.2.4, quando da defesa do modelo atual.

Novamente, o único fato apresentado foi a pandemia de COVID-19. Perde-se tempo expondo como a solução simplificaria as regras (com menções vazias ao Programa Voo Simples), a partir de um exercício de pura conjectura – em contraposição aos números de demonstram o implemento da segurança –, concluindo-se que “não haverá degradação significativa na segurança de voo”. Além disso, um leitor desatento pode ter a equivocada conclusão de que não há CTACs no Brasil, pois a suposta necessidade de deslocar-se ao exterior para realização de treinamentos é utilizada de forma indiscriminada.

Ou seja, o único fato objetivo apresentado tanto para a identificar o suposto problema regulatório quanto para escolher a alternativa de flexibilização das regras de treinamento para solução deste problema é a pandemia da COVID-19. Porém, trata-se de crise transitória, devendo ser tratada como tal.

Não por outro motivo, no âmbito do Processo Administrativo nº 00058.024230/2020-51, o tema foi analisado (a partir das mesmas justificativas técnicas constantes na Nota Técnica nº 121/2020), tendo se chegado à louvável decisão de dar uma resolução igualmente transitória o tema, por meio da edição da Resolução nº 586/2020.

O que se pretende agora é “pegar uma carona” neste episódio trágico para tornar essas modificações permanentes. Observe-se que a Nota Técnica nº 121/2020 no ponto em que trata da ampliação do prazo para realização dos treinamentos em CTAC tem redação idêntica à Nota Técnica nº 102/2020, elaborada no bojo do Processo Administrativo nº 00058.024230/2020-51 para justificar a edição de resolução com normas especiais e temporárias.

Por fim, notamos que a análise de impacto regulatório (AIR), nos termos da Lei nº 13.848/2019 e do Decreto nº 10.411/2020, é um processo administrativo. Isso significa que a este são aplicáveis os postulados da Lei nº 9.784/1999, dentre os quais, o dever de motivação.

Do exposto, fica evidente que o princípio da motivação não foi observado, pois (i) o problema regulatório (se existente) não foi suficientemente demonstrado; (ii) as considerações expostas na Nota Técnica não são suficientes a sustentar a opção adotada (Alternativa 3). Pelo contrário, elas são muito mais compatíveis com a Alternativa 2 considerada, isto é, a manutenção das regras atuais.

## CONTRIBUIÇÃO Nº 16.918

### Identificação

<p><b>Autor da Contribuição:</b> FELSBERG E PEDRETTI ADVOGADOS E CONSULTORES LEGAIS  <b>Categoria:</b> Escritório de Advocacia  <b>Instituição:</b> Pessoa Jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215  <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<p><b>Contribuição</b></p>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>          Como detalhado na justificativa, concluímos:          (i) não foi citado nenhum problema regulatório que justifique a alteração de regras regulatórias relativas à periodicidade de realização de treinamentos em CTAC para fins de revalidação de habilitações de tipo. Logo, não há motivação do ato administrativo.          (ii) o único elemento fático relevante apresentado é a pandemia de COVID-19, questão grave, mas transitória (e, assim, não serve para introduzir alteração permanente do RBAC nº 61). Fatos temporários justificam regras especiais e temporárias, como foi o caso da Resolução nº 586/2020;          (iii) além disso, a exposição técnica contida na Nota Técnica nº 121/2020 oferece muito mais elementos robustos (especialmente no que tange à segurança) que justificam a manutenção das regras tais quais existentes hoje (com a redação do RBAC nº 61 até a sua 13ª emenda) do que a criação de uma norma sem efetivos com as normas internacionais;          Em vista disso, recomendamos fortemente a exclusão do trecho da proposta em que se busca alterar as regras do item 61.215 (d) (e todas as alterações decorrentes) relativas ao modo de execução dos treinamentos de revalidação (manutenção de vigência) de habilitações de tipo, mantendo-se as regras atuais, seja pela ausência de nexo entre o suposto problema e a solução proposta, seja pelo reconhecimento de que, na prática, a necessária rigidez do processo (compatível com as práticas internacionais) não mereça revisão.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>          Ao se ler a Nota Técnica nº 121/2020 não se identifica um nexo de causalidade entre o suposto problema regulatório apresentado e a alternativa de solução eleita pela Agência.          Ao tratar do problema regulatório, eis o que expõe a Nota:          “8.2.3.1. O RBAC nº 61, em sua subparte K, traz os requisitos de concessão e revalidação de habilitações de tipo, entre outros.          8.2.3.2. O texto das seções 61.213 e 61.215 como atualmente dispostos encontram-se no RBAC nº 61 sem alteração de requisitos desde a emenda nº 06, aprovada por meio da Resolução nº 378, de 18 de março de 2016.          8.2.3.3. À luz do poder da administração de revisar os próprios atos e, na observância do contexto de situação de emergência pública pela pandemia de COVID-19 mundialmente instaurada, fez-se oportuno visitar os normativos da Agência de grande impacto no setor regulado”.          Assim, diante do Despacho SPO 4522147, relaciona-se o problema regulatório com a necessidade de aproximação dos requisitos brasileiros de treinamento de aeronave tipo ao estabelecido nos regulamentos da Federal Aviation Administration – FAA, conforme proposta da GCEP:          “[...]o treinamento inicial na aeronave tipo é realizado obrigatoriamente em CTAC. Os treinamentos recorrentes podem ser realizados, alternadamente, em aeronaves e CTAC. Como resultado desta prática, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC passa a ser bianual e não anual, como atualmente se demanda aqui no Brasil.”          Todavia, não foi apresentada uma problemática concreta e definitiva a ensejar a revisão das normas. Invoca-se uma “situação de emergência pública pela pandemia de COVID-19 mundialmente instaurada”, elemento absolutamente temporário, para a referida mudança em caráter definitivo, sob a pretensa argumentação de “aproximação dos requisitos brasileiros de treinamento de aeronave tipo ao estabelecido nos regulamentos da Federal Aviation Administration – FAA”.          Em outras palavras, o suposto problema regulatório limita-se à pandemia da COVID-19 (problema transitório já solucionado pela Resolução nº 586/2020) e o entendimento da GCEP, o que tem mais feição de consequência do que de causa.          Logo, não há nenhuma motivação que justifique a revisão das normas de segurança hoje existentes. Ou melhor, não há problema regulatório, como será analisado a seguir. A própria Nota Técnica, se analisada adequadamente, afasta a existência de suposto problema regulatório. Essa é a conclusão a que se chega com a leitura do item 8.2.4 da Nota Técnica, em que se afasta a alternativa de abandono total das regras de treinamento existentes.</p>	

Em primeiro lugar, há minucioso mapeamento dos acidentes e incidentes envolvendo aeronaves alcançadas pela regra. Ali fica clara a queda considerável de acidentes, desde quando se tornou obrigatório o treinamento para revalidação (o treinamento para concessão é exigido desde setembro de 2014). Adicionalmente, no mesmo item afasta-se a alegação de que o treinamento em CTAC aumente substancialmente os custos de manutenção de habilitação de tipo, já que o treinamento em aeronave também atrai custos.

Finalmente, pondera com absoluta razão que: “a redução de custos operacionais, apesar de ser uma busca legítima do mercado, não pode preponderar sobre a qualidade do treinamento dos tripulantes, que é essencial para a condução segura das operações em situações normais e crítica nas emergências. O papel da Agência é exatamente impedir que situações do mercado tais como crises econômicas gerem decréscimo da segurança, e faz isso por meio do estabelecimento de mínimos em regulamento como o RBAC nº 61.” (É sempre bom destacar que a segurança é prioridade máxima para o funcionamento do setor aéreo, conforme item 2.1 da Política Nacional de Aviação Civil - Decreto Nº 6.780/2009).

A segunda alternativa para solução do suposto problema (manutenção da regra atual), justamente em virtude das ponderações que afastaram a primeira alternativa, é reputada como “uma boa alternativa a se considerar”.

Não obstante, a escolha da ANAC foi inovar com uma terceira opção, qual seja, treinamento em CTAC com intervalo de 24 meses, sendo facultativo o treinamento em 12 meses, apresentando, contudo, justificativas que não são aptas a fazer frente com aquelas expostas no item 8.2.4, quando da defesa do modelo atual.

Novamente, o único fato apresentado foi a pandemia de COVID-19. Perde-se tempo expondo como a solução simplificaria as regras (com menções vazias ao Programa Voo Simples), a partir de um exercício de pura conjectura – em contraposição aos números de demonstram o implemento da segurança –, concluindo-se que “não haverá degradação significativa na segurança de voo”. Além disso, um leitor desatento pode ter a equivocada conclusão de que não há CTACs no Brasil, pois a suposta necessidade de deslocar-se ao exterior para realização de treinamentos é utilizada de forma indiscriminada.

Ou seja, o único fato objetivo apresentado tanto para a identificar o suposto problema regulatório quanto para escolher a alternativa de flexibilização das regras de treinamento para solução deste problema é a pandemia da COVID-19. Porém, trata-se de crise transitória, devendo ser tratada como tal.

Não por outro motivo, no âmbito do Processo Administrativo nº 00058.024230/2020-51, o tema foi analisado (a partir das mesmas justificativas técnicas constantes na Nota Técnica nº 121/2020), tendo se chegado à louvável decisão de dar uma resolução igualmente transitória o tema, por meio da edição da Resolução nº 586/2020.

O que se pretende agora é “pegar uma carona” neste episódio trágico para tornar essas modificações permanentes. Observe-se que a Nota Técnica nº 121/2020 no ponto em que trata da ampliação do prazo para realização dos treinamentos em CTAC tem redação idêntica à Nota Técnica nº 102/2020, elaborada no bojo do Processo Administrativo nº 00058.024230/2020-51 para justificar a edição de resolução com normas especiais e temporárias.

Por fim, notamos que a análise de impacto regulatório (AIR), nos termos da Lei nº 13.848/2019 e do Decreto nº 10.411/2020, é um processo administrativo. Isso significa que a este são aplicáveis os postulados da Lei nº 9.784/1999, dentre os quais, o dever de motivação.

Do exposto, fica evidente que o princípio da motivação não foi observado, pois (i) o problema regulatório (se existente) não foi suficientemente demonstrado; (ii) as considerações expostas na Nota Técnica não são suficientes a sustentar a opção adotada (Alternativa 3). Pelo contrário, elas são muito mais compatíveis com a Alternativa 2 considerada, isto é, a manutenção das regras atuais.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.919

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** ASSOCIACAO BRASILEIRA DE AVIACAO GERAL ABAG  
**Categoria:** Associação  
**Instituição:** Pessoa Jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:** Sim

#### Contribuição

**Texto sugerido para alteração ou inclusão:**

Nossa contribuição é manter os procedimentos para “revalidação de habilitação de tipo” – ou, devido às alterações propostas quanto às regras de validade e/ou manutenção de vigência destas, para “revalidação ou manutenção de vigência de habilitação de tipo” – previstos na Emenda Nº 13 ao RBAC Nº 61.

Isto significa que, salvo os casos em que não houver CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrar o treinamento para a revalidação e/ou a manutenção de vigência de habilitação de tipo, este deva ocorrer obrigatoriamente em CTAC, conforme abaixo.

Alterar de:

(d) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, ou desde que o último treinamento de solo e de voo para o tipo conduzido em um CTAC tenha sido concluído, com aproveitamento, nos 18 (dezoito) meses calendáricos anteriores, o treinamento previsto nos parágrafos (a) e (b) desta seção poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A), 61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável, de acordo com os procedimentos estabelecidos pela ANAC.

(1) O exame de proficiência previsto nos parágrafos 61.215(a)(2) e (b)(2) desta seção, conforme aplicável, também deverá ser realizado antes de findarem-se os referidos 18 (dezoito) meses. Caso o exame de proficiência não seja realizado neste prazo, o treinamento e solo e de voo deverá ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC, desde que este exista, mesmo que o treinamento em aeronave já tenha sido realizado.

Para:

(d) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A), 61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável, de acordo com os procedimentos estabelecidos pela ANAC.

#### **Justificativa:**

Neste trecho, justificaremos nossa contribuição à luz do Programa Voo Simples. Justificativas adicionais encontram-se no documento anexo.

A ABAG apoia o Programa Voo Simples da ANAC desde o seu lançamento, e pretende continuar a fazê-lo no decorrer de 2021. Entretanto, após extensa análise das propostas de alteração ao RBAC Nº 61 que envolvem a utilização de CTAC para o treinamento e avaliação de pilotos para revalidação de habilitação de tipo, concluímos que a melhor alternativa para atingir os objetivos descritos no item 5.5 da NOTA TÉCNICA Nº 2/2020/GT-ESPRO/GAPI/SPI difere do inicialmente proposto pela ANAC na emenda ao referido RBAC nesta Consulta Pública. Demonstramos a seguir o racional que utilizamos para esta análise com base nos principais itens da Nota Técnica acima:

A)Itens I-Desburocratização, III-Satisfação da sociedade com o serviço público prestado pela ANAC e IV-Redução de prazos e etapas para a entrega dos serviços prestados pela ANAC

O treinamento e a avaliação de pilotos para revalidação de habilitação de tipo em CTAC é muito menos burocrática e mais célere a do que efetuar o mesmo procedimento diretamente na aeronave.

No primeiro caso, o regulado realiza todo o processo por meio do CTAC, que é uma entidade empresarial dotada de pessoal especializado nos trâmites burocráticos junto à ANAC. Todo o processo de treinamento e verificação de proficiência é realizado em etapa única, em período exclusivo que dura em média duas semanas, desde o deslocamento do piloto ao local onde se situa o CTAC até seu retorno às suas atividades profissionais.

O processo de treinamento e verificação de proficiência na aeronave, por sua vez, ocorreria em duas etapas. Na primeira, seriam realizados os voos de treinamento, que dependerão da disponibilidade da aeronave e da coordenação das agendas dos pilotos instrutor e instruendo, o que pode levar semanas até que seja concluído, e todo este processo necessita ser documentado e apresentado à ANAC pelo próprio regulado. Depois de treinado, o piloto necessita entrar em contato com a ANAC para solicitar o agendamento do voo de verificação de proficiência em uma data que coincida com as disponibilidades do piloto, da aeronave e do examinador, em aeródromo não necessariamente na base do operador. Diversos fatores podem inviabilizar o exame de proficiência, como mau tempo ou necessidade não planejada de utilização da aeronave, e neste caso seria necessário reiniciar todo o processo. Ao final, novamente seria o piloto o responsável pela obtenção e envio da documentação de aprovação no exame de proficiência à ANAC. Além disso, o significativo aumento da demanda por examinadores credenciados poderá gerar atrasos na disponibilização destes profissionais – fato que, inclusive, foi relatado na Nota Técnica Nº 121/2020/GNOS/GTNO/GNOS/SPO.

Portanto, o treinamento e avaliação de pilotos para revalidação de habilitação de tipo na aeronave implicará em maior carga burocrática para os regulados e aumento nos

prazos e etapas para a entrega dos serviços prestados pela ANAC, que é o oposto do almejado pelo Programa Voo Simples da ANAC.

**B)Item II-Aumento da segurança**

Conforme detalhado na justificativa anexa, as alterações propostas pela ANAC na emenda ao referido RBAC nesta Consulta Pública não aumentarão a segurança das operações em aeronaves que requerem habilitação de tipo.

**C)Item V-Redução de custos administrativos e regulatórios para o setor**

Os custos do treinamento em CTAC podem ser superiores aos do treinamento na aeronave – muito embora esta diferença não deva ser significativa quando tal treinamento for realizado de maneira correta a diligente, o que irá significar pelo menos 4h/voo exclusivas (no caso dos aviões a reação). No documento anexo exploramos esta questão mais a fundo, inclusive quanto à redução da qualidade do treinamento, que é o que mais nos preocupa.

Conforme comentado no item A, o aumento da burocracia com o treinamento e avaliação de pilotos para revalidação de habilitação de tipo na aeronave implicará em maiores custos estritamente administrativos e regulatórios. Outra questão a ser avaliada é o fato de que, com a mudança proposta, o exame de proficiência passaria a ser custeado pelo regulado, tanto em relação aos honorários pagos ao examinador credenciado da ANAC, quanto aos custos de cerca de 1,5h de voo na aeronave para a realização do exame de proficiência.

Portanto, a somatória dos custos de horas de voo na aeronave para treinamento e exame de proficiência – que, no caso dos aviões a reação, significaria cerca de 5,5h/voo –, dos honorários do examinador credenciado, e dos custos burocráticos do procedimento, deverão ser muito próximos do custo do treinamento e avaliação de proficiência em CTAC.

**D)Item IX-Maior segurança jurídica no setor de aviação civil**

Desde 2016, com a alteração ao RBAC Nº 61 que passou a exigir treinamento em CTAC para obtenção e revalidação de habilitação de tipo, empresas especializadas em treinamento de pilotos vêm realizando vultosos investimentos em equipamentos e instalações para ofertar tais treinamentos. Agora, caso as alterações propostas pela ANAC nesta Consulta Pública sejam aprovadas, parcela significativa da demanda por treinamento em CTAC deixará de existir, afetando gravemente os planos de negócios destas empresas. Isto resulta em menos segurança jurídica para o setor de aviação civil, em especial para as empresas de treinamento de pilotos.

**E)Item XI-Aumento do compliance com os padrões internacionais:**

Conforme detalhado na justificativa anexa, as alterações propostas pela ANAC na emenda ao referido RBAC nesta Consulta Pública não atendem às recomendações da ICAO e nem seguem as regulamentações da EASA e da CAA/UK.

**F) Item XIV-Modernização regulatória**

No período compreendido entre 05/06/2012, quando a primeira versão do RBAC Nº 61 foi publicada com modificações nas regras para obtenção e revalidação de habilitação de tipo, até 31/12/2016, quando as regras que exigem treinamento em CTAC da emenda Nº 06 ao mesmo RBAC entraram em vigor, a principal justificativa da área técnica da ANAC para exigir treinamento em CTAC nestes casos foi a modernização regulatória – que, neste caso, passa por uma maior formalização do treinamento. De fato, as regras para obtenção e revalidação de habilitação de tipo constantes no RBHA-61, que vigoraram até a publicação da primeira versão do RBAC Nº 61, eram arcaicas e adequadas a outra realidade tecnológica da aviação.

Agora, com as alterações propostas pela ANAC na emenda ao referido RBAC nesta Consulta Pública, teríamos um retorno parcial às regras do RBHA-61, com menos formalização do treinamento. Isto, na nossa opinião, é um retrocesso regulatório.

Portanto, consideramos que a utilização de CTAC para o treinamento e avaliação de pilotos para revalidação de habilitação de tipo deve ser considerada nesta proposta de emenda ao RBAC Nº 61.

**CONTRIBUIÇÃO Nº 16.920**

**Identificação**

**Autor da Contribuição:** Alisson Bretas

**Categoria:** Empresa de transporte aéreo não regular

**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

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

**Tipo de Contribuição:** Alteração

<b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  O item 61.141 precisa ser revisto, qual seja, os requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de linha aérea                  (2) categoria helicóptero:                  (D) 50 (cinquenta) horas de voo noturno;                  Sugestão: reduzir para 25 horas.</p>
<p><b>Justificativa:</b>                  Os voos de helicóptero, salvo raras exceções, são realizados durante o dia, sendo difícil completar tais marcas. 25 horas de noturno já é uma marca difícil de ser atingida e 50 horas não acarreta grandes diferenças caso a experiência IFR seja suficiente. Essa é a nossa realidade atual.</p>

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.921</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Alisson Bretas  <b>Categoria:</b> Empresa de transporte aéreo não regular  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.217  <b>Tipo de Contribuição:</b> Inclusão  <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b>                  O treinamento inicial poderá ser realizado na aeronave caso o tripulante possua experiência comprovada no mesmo tipo e modelo e não haja condições de realização de treinamento em CTAC.</p>	
<p><b>Justificativa:</b>                  Em tempos atuais, em plena pandemia, existem pilotos com muita experiência de voo, mas com a validade da carteira vencida (acima de 36 meses após o vencimento), que ficam impossibilitados de se reempregar devido à restrição de treinamento em CTAC. Esta exceção facilitaria a contratação desses profissionais desde que eles realmente tivessem experiência comprovada no tipo e modelo de aeronave.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.922</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> ASSOCIACAO BRASILEIRA DE AVIACAO GERAL ABAG  <b>Categoria:</b> Associação  <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61  <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218  <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração  <b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b></p>	

Nossa contribuição é alterar os sub-itens (b)(2) e (b)(3) do item 61.218, de modo a ser obrigatório o treinamento em um CTAC certificado ou validado pela ANAC para a obtenção de habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando, a não ser que não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo. Neste caso, e somente neste, os treinamentos de solo e de voo poderão ser ministrados por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deverá endossar esse treinamento na CIV do candidato.

Isto significa que concordamos com a possibilidade de concessão de habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando, porém não concordamos com a proposta de que ela seja concedida sem treinamento em CTAC.

Alterar de:

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...)

(ii) o treinamento de solo pode ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC ou pode ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, com habilitação de tipo correspondente vigente, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato. O treinamento de solo deve compreender os seguintes temas:

(A) procedimentos operacionais aplicáveis ao grupo moto propulsor, equipamentos e sistemas da aeronave;

(B) características de performance e limitações operacionais da aeronave;

(C) procedimentos normais, anormais e de emergência da aeronave;

(D) uso do manual de voo aprovado da aeronave; e

(E) indicações e marcações operacionais da aeronave;

(3) treinamento de voo:

(...)

(ii) o treinamento de voo pode ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC ou pode ser ministrado em aeronave por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, com habilitação de tipo correspondente vigente, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato. O treinamento de voo deve compreender os seguintes procedimentos:

(A) 3 (três) decolagens e pousos completos, até a parada da aeronave, como o único manipulador dos comandos e controles da aeronave;

(B) procedimentos de perda de motor, com manutenção da manobrabilidade da aeronave, em todas as fases do voo, executando as tarefas de piloto em comando; e

(C) CRM;

Para:

(b) O candidato a uma habilitação de tipo com restrição para a função a bordo de piloto segundo em comando, deve cumprir o seguinte:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...)

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato;

(3) treinamento de voo:

(...)

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve endossar esse treinamento na CIV do candidato, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões a reação e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais;  
(B) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 9071 kg (20000 lbs); ou  
(C) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 9071 kg (20000 lbs).  
(...)

**Justificativa:**

Considerações preliminares sobre nossa proposta à luz do Programa Voo Simples

A ABAG apoia o Programa Voo Simples da ANAC desde o seu lançamento, e pretende continuar a fazê-lo no decorrer de 2021. Entretanto, após extensa análise das propostas de alteração ao RBAC Nº 61 que envolvem a utilização de CTAC para o treinamento e avaliação de pilotos para obtenção e revalidação de habilitação de tipo, concluímos que a melhor alternativa para atingir os objetivos descritos no item 5.5 da NOTA TÉCNICA Nº 2/2020/GT-ESPRO/GAPI/SPI difere do inicialmente proposto pela ANAC na emenda ao referido RBAC nesta Consulta Pública. Demonstramos a seguir o racional que utilizamos para esta análise com base nos principais itens da Nota Técnica acima:

A)Itens I-Desburocratização, III-Satisfação da sociedade com o serviço público prestado pela ANAC e IV-Redução de prazos e etapas para a entrega dos serviços prestados pela ANAC

O treinamento e a avaliação de pilotos para obtenção e revalidação de habilitação de tipo em CTAC é muito menos burocrática e mais célere a do que efetuar o mesmo procedimento diretamente na aeronave.

No primeiro caso, o regulado realiza todo o processo por meio do CTAC, que é uma entidade empresarial dotada de pessoal especializado nos trâmites burocráticos junto à ANAC. Todo o processo de treinamento e verificação de proficiência é realizado em etapa única, em período exclusivo que dura em média duas semanas, desde o deslocamento do piloto ao local onde se situa o CTAC até seu retorno às suas atividades profissionais.

O processo de treinamento e verificação de proficiência na aeronave, por sua vez, ocorreria em duas etapas. Na primeira, seriam realizados os voos de treinamento, que dependerão da disponibilidade da aeronave e da coordenação das agendas dos pilotos instrutor e instruído, o que pode levar semanas até que seja concluído, e todo este processo necessita ser documentado e apresentado à ANAC pelo próprio regulado. Depois de treinado, o piloto necessita entrar em contato com a ANAC para solicitar o agendamento do voo de verificação de proficiência em uma data que coincida com as disponibilidades do piloto, da aeronave e do examinador, em aeródromo não necessariamente na base do operador. Diversos fatores podem inviabilizar o exame de proficiência, como mau tempo ou necessidade não planejada de utilização da aeronave, e neste caso seria necessário reiniciar todo o processo. Ao final, novamente seria o piloto o responsável pela obtenção e envio da documentação de aprovação no exame de proficiência à ANAC. Além disso, o significativo aumento da demanda por examinadores credenciados poderá gerar atrasos na disponibilização destes profissionais – fato que, inclusive, foi relatado na Nota Técnica Nº 121/2020/GNOS/GTNO/GNOS/SPO.

Portanto, o treinamento e avaliação de pilotos para obtenção e revalidação de habilitação de tipo na aeronave implicará em maior carga burocrática para os regulados e aumento nos prazos e etapas para a entrega dos serviços prestados pela ANAC, que é o oposto do almejado pelo Programa Voo Simples da ANAC.

B)Item II-Aumento da segurança

Conforme detalhado na justificativa anexa, as alterações propostas pela ANAC na emenda ao referido RBAC nesta Consulta Pública não aumentarão a segurança das operações em aeronaves que requerem habilitação de tipo.

C)Item V-Redução de custos administrativos e regulatórios para o setor

Os custos do treinamento em CTAC podem ser superiores aos do treinamento na aeronave – muito embora esta diferença não deva ser significativa quando tal treinamento for realizado de maneira correta e diligente, o que irá significar pelo menos 4h/voo exclusivas (no caso dos aviões a reação). No documento anexo exploramos esta questão mais a fundo, inclusive quanto à redução da qualidade do treinamento, que é o que mais nos preocupa.

Conforme comentado no item A, o aumento da burocracia com o treinamento e avaliação de pilotos para obtenção e revalidação de habilitação de tipo na aeronave implicará em maiores custos estritamente administrativos e regulatórios. Outra questão a ser avaliada é o fato de que, com a mudança proposta, o exame de proficiência passaria a ser custeado pelo regulado, tanto em relação aos honorários pagos ao examinador credenciado da ANAC, quanto aos custos de cerca de 1,5h de voo na aeronave para a realização do exame de proficiência.

Portanto, a somatória dos custos de horas de voo na aeronave para treinamento e exame de proficiência – que, no caso dos aviões a reação, significaria cerca de 5,5h/voo –,

dos honorários do examinador credenciado, e dos custos burocráticos do procedimento, deverão ser muito próximos do custo do treinamento e avaliação de proficiência em CTAC.

D)Item IX-Maior segurança jurídica no setor de aviação civil

Desde 2016, com a alteração ao RBAC Nº 61 que passou a exigir treinamento em CTAC para obtenção e revalidação de habilitação de tipo, empresas especializadas em treinamento de pilotos vêm realizando vultosos investimentos em equipamentos e instalações para ofertar tais treinamentos. Agora, caso as alterações propostas pela ANAC nesta Consulta Pública sejam aprovadas, parcela significativa da demanda por treinamento em CTAC deixará de existir, afetando gravemente os planos de negócios destas empresas. Isto resulta em menos segurança jurídica para o setor de aviação civil, em especial para as empresas de treinamento de pilotos.

E)Item XI-Aumento do compliance com os padrões internacionais:

Conforme detalhado na justificativa anexa, as alterações propostas pela ANAC na emenda ao referido RBAC nesta Consulta Pública não atendem às recomendações da ICAO e nem seguem as regulamentações da EASA e da CAA/UK.

F)Item XIV-Modernização regulatória

No período compreendido entre 05/06/2012, quando a primeira versão do RBAC Nº 61 foi publicada com modificações nas regras para obtenção e revalidação de habilitação de tipo, até 31/12/2016, quando as regras que exigem treinamento em CTAC da emenda Nº 06 ao mesmo RBAC entraram em vigor, a principal justificativa da área técnica da ANAC para exigir treinamento em CTAC nestes casos foi a modernização regulatória – que, neste caso, passa por uma maior formalização do treinamento. De fato, as regras para obtenção e revalidação de habilitação de tipo constantes no RBHA-61, que vigoraram até a publicação da primeira versão do RBAC Nº 61, eram arcaicas e adequadas a outra realidade tecnológica da aviação.

Agora, com as alterações propostas pela ANAC na emenda ao referido RBAC nesta Consulta Pública, teríamos um retorno parcial às regras do RBHA-61, com menos formalização do treinamento. Isto, na nossa opinião, é um retrocesso regulatório.

Portanto, consideramos que a utilização de CTAC para o treinamento e avaliação de pilotos para obtenção e revalidação de habilitação de tipo deve ser considerada nesta proposta de emenda ao RBAC Nº 61.

## CONTRIBUIÇÃO Nº 16.923

### Identificação

**Autor da Contribuição:** SEAAC-Sindicato dos Empregados de Agentes Autonomos do Comercio e em Empresas de Assessoramento, Per

**Categoria:** Sindicato

**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215

**Tipo de Contribuição:** Exclusão

**Arquivo anexo:** Sim

### Contribuição

#### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Entendemos que as alterações sugeridas no item acima não devem ser aprovadas, porque:

O treinamento anual em um simulador de voo completo (FFS) fornece SEGURANÇA e REALIDADE para todas as fases do voo e em todo o envelope de voo. O resultado é um piloto mais confiante em sua capacidade de lidar com sérias situações técnicas e ambientais. O prazo de 24 meses entre a exposição a essas situações e o reforço dessa confiança comprometeriam a segurança do piloto, do passageiro e de terceiros. Ademais, o treinamento por FFS, oferecido em CTAC, não representa nenhuma ameaça de morte, ferimentos ou danos à aeronave.

(I) O piloto pode explorar situações de emergência graves, inimagináveis durante o treinamento dentro da aeronave. Estes são extracurriculares e treinados apenas mediante solicitação do aluno: (i) Pouso forçado sem empuxo (falha de motor duplo); (ii) eventos inesperados, como a detonação de um dispositivo explosivo na cozinha; ou no banheiro, resultando em um cenário de falha de motor, danos estruturais; e vários sistemas degradados/inoperantes do tipo Southwest Airlines; (iii) pouso com equipamento

parcial ou sem equipamento; (iv) eventos de segurança: Sequestro, terrorismo; (v) Eventos médicos: Desvio para emergência médica, risco biológico, gases tóxicos.

(II) O treinamento anual em simulador fornece treinamento anormal e de emergência realista, sem restrições. Estão incluídos nos currículos do curso os seguintes eventos (impossíveis de serem praticados em aeronave): (i) Pior cenário para falha do motor na decolagem, rota ou aproximação – na aeronave, não são permitidos desligamentos de motor, portanto, o piloto apenas experimenta “voo ocioso” ou aproximação-ociosa que mantém impulso para frente significativo. No CTAC, a falha do motor com danos graves pode resultar em DRAG significativo, criando um “pior cenário” de impulso assimétrico; (ii) Incêndio no motor; (iii) Descompressão rápida / descida de emergência; (iv) Emergências Elétricas; (v) Falha hidráulica; e (vi) Falhas do trem de pouso e freio.

(III) O treinamento em CTAC não é limitado pelas condições climáticas atuais, com isso: (i) não há necessidade de “dispositivos que restringem a visão”; (ii) o teto e a visibilidade podem ser definidos como mínimos (ou abaixo dos mínimos); (iii) as condições de gelo no solo 365/24/7 e em voo fornecem treinamento preciso para a degradação do desempenho; (iv) Controle de temperatura: Clima quente para treinamento em altitude de alta densidade, TAS aumentado, aumento resultante na velocidade de avanço e raio de giro, tempo frio para treinamento de compensação Baro; (v) tempestades podem ser colocadas a critério do Instrutor; (vi) efeito do vento na energia de pouso e distância de parada; (vii) efeito da contaminação da pista (água ou gelo) na distância de parada.

(IV) O FFS não é limitado pela hora do dia atual. O funcionamento noturno está disponível 24 horas por dia. O treinamento de ventos cruzados pode ser conduzido com segurança em fases críticas do voo e em vários níveis de intensidade, incluindo um “evento não recuperável” (se solicitado). A prática de eventos de colisão com o solo em voo controlado (CFIT) pode ocorrer, com apresentações de terreno modeladas com precisão.

(V) Eficiência de tempo e custo: O CTAC pode fazer a transição do nível do mar para o FL450 em uma reposição de 30 segundos, para praticar manobras em alta altitude e aproximação para estol, vice-versa uma subida de 30 minutos usando 600-1000 libras de combustível.

(VI) Disponibilidade de abordagens: o treinamento de abordagem fica a critério do Instrutor, não do Controlador de Tráfego Aéreo. As abordagens necessárias (em aeroportos modelados) nunca estão em dúvida e, portanto, são realizadas, não apenas "informadas".

Comparado com aeronaves, o CTAC é uma sala de aula mais eficaz. Existem muitas distrações na aeronave, que podem fazer com que as ameaças não sejam detectadas; Gerenciamento de trajetória de voo, gerenciamento de carga de trabalho, solução de problemas e tomada de decisões e consciência situacional. No CTAC, o recurso de congelamento pode pausar o voo e reforçar os objetivos críticos de aprendizagem. Desta forma, as alterações propostas ao RBAC nº 61, especialmente a promovida no item 61.215 (d) NÃO MERECEM PROSPERAR, sob pena de decréscimo da qualidade e segurança do treinamento para habilitação de tipo.

#### **Justificativa:**

De acordo com a análise de impacto regulatório da ANAC (seção 8.2.11.8), com a mudança "é presumido que não haverá degradação significativa nas habilidades dos pilotos em face de quaisquer problemas de emergência reais que eles possam enfrentar".

Essa presunção não se sustenta. Todos os elementos fornecidos apontam para a conclusão de que a modificação, na verdade, reduzirá o índice de segurança da aviação atualmente verificado pela ANAC, principalmente porque a realização de manobras e procedimentos em aeronave implica em uma utilização mais intensa da aeronave, com riscos de incidentes/acidentes durante o treinamento e verificação dentro da aeronave, expondo tanto o candidato como seu instrutor a elevado risco.

Além disso, o treinamento em aeronave reduz a qualidade do treinamento do piloto, visto que muitas tarefas não podem ser treinadas de forma tão eficaz na aeronave quanto em um simulador (UPRT, mau funcionamento do motor, ventos cruzados, etc), mormente por força do que estabelece o item 91.13 da RBAC nº 91: “É vedado operar uma aeronave, mesmo não sendo com o propósito de voar, de maneira descuidada ou negligente, colocando em risco vidas e propriedades de terceiros”.

Isso significa que o piloto não poderá desenvolver/aperfeiçoar aptidões para enfrentamento de um rol significativo de eventos adversos que poderá vir a experimentar na condução de aeronaves, expondo tripulantes, passageiros e terceiros a maior risco.

O evidente aumento do risco e comprometimento da segurança fere frontalmente a Política Nacional de Aviação Civil (PNAC), especialmente o seu item 3.1. Serão perdidos os importantes avanços experimentados (e confirmados pela ANAC em sua nota técnica) no que tange à segurança da aviação brasileira promovidos pela ANAC com a inclusão da exigência do uso de CTACs para concessão e renovação de habilitações de tipo. Consequentemente, haverá perda da confiança do público na segurança da aviação e na própria ANAC.

A justificativa acima é respaldada pelo Relatório de Manuseio de Aeronaves e Habilidades de Voo Manual da IATA disponível no seguinte link:  
<https://www.iata.org/contentassets/d0e499e4b2824d4d867a8e07800b14bd/iata-report-aircraft-handling-manual-flying-skills.pdf>

Com base em uma ampla pesquisa com pilotos, este relatório contém as seguintes recomendações para que os Operadores de Aeronaves possam treinar e avaliar os

simuladores a fim de preservar suas habilidades e competência de manuseio manual:

- Certificar-se de que os objetivos do treinamento incluam a capacidade do piloto de controlar manualmente a aeronave usando a relação entre a atitude da aeronave, velocidade e empuxo enquanto monitora e avalia o estado de energia da aeronave e sua trajetória de voo prevista;
- Certificar-se de que a tripulação de voo mantenha sua capacidade de gerenciar a trajetória de voo por meio do controle manual de inclinação, bancagem, guinada e/ou empuxo. Isso pode ser realizado com ou sem o uso de diretores de voo, mas exige competência, habilidade, conhecimento e habilidades do piloto nas áreas cognitivas e motoras.

Consultar para obter mais informações as diferentes publicações regulatórias sobre a promoção de operações de voo manual, quando apropriado. Exemplos de tais documentações são o Alerta de Segurança para Operadores (SAFO 17007 publicado em 4 de maio de 2017), Boletim de Informações de Segurança da EASA (SIB N.º: 2013-05, publicado em 23 de abril de 2013) e Circular de Orientação de Transporte do Canadá (AC-600-06, publicado em 26 de maio de 2015).

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.924

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** CAE South America Flight Training do Brasil  
**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:** Sim

##### Contribuição

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

Introdução:

A aviação se tornou o meio de transporte mais seguro em todo o mundo desde a introdução do treinamento regulamentado baseado em simulação em meados da década de 1980.

O uso obrigatório de simuladores de voo completo para treinamento anual de pilotos e avaliação permitiu que o Brasil melhorasse seu histórico de segurança da aviação nos últimos anos.

A CAE acredita, com base em dados do setor, que as alterações propostas para Voo Simples relacionadas ao treinamento comprometerão a segurança da aviação.

Essa mudança, permanente e desnecessária, na regulamentação de um problema causado pela pandemia temporária, não é uma justificativa nem é do interesse da segurança. Outros países encontraram outras soluções para permitir a continuidade de treinamentos em simulador.

Contribuição:

Entendemos que as alterações sugeridas no item acima não devem ser aprovadas, porque:

(I) a regulamentação atualmente adotada no Brasil é compatível com a regulamentação europeia, seja a regulamentação da Civil Aviation Authority (CAA) ou a European Union Aviation Safety Agency (EASA);

(II) não há maior aproximação com as normas do FAA, pois essa aproximação demandaria a revisão de todo o modelo atualmente aplicado no Brasil;

(III) o índice de segurança da aviação atualmente verificado pela ANAC seria reduzido, principalmente porque:

(a) Abre o risco de incidentes/acidentes durante o treinamento e verificação dentro da aeronave;

(b) Reduz a qualidade do treinamento do piloto, visto que muitas tarefas não podem ser treinadas de forma tão eficaz na aeronave quanto em um simulador (UPRT, mau funcionamento do motor, ventos cruzados, etc);

(IV) as mudanças de ordem prática decorrentes da mudança não estão suficientemente esclarecidas, restando diversas questões, dentre as quais:

(a) Haverá um aperfeiçoamento no programa de treinamento ou será adotado o mesmo modelo de treinamento aplicável aos casos previstos no item 61.215 (c), em conformidade com a IS 61-005B?

(b) O treinamento aplicado ministrado por PC ou PLA e o exame de proficiência previsto nos parágrafos 61.215(a)(2) e (b)(2), de acordo com os procedimentos estabelecidos pela ANAC, poderão ser feitos em aeronave mesmo que o piloto esteja com Habilitação fora do prazo requerido nos § 61.33(a)(1)(ii)(iii) 61.33(b)?;

(c) e se estiver sem voar mais de 90 dias e estiver com o CMA vencido?

(d) Qualquer piloto de PC ou PLA poderá aplicar o treinamento ou haverá uma autorização específica? Em caso negativo, como será feito o acompanhamento da efetiva aptidão e proficiência deste profissional?

(e) Como funcionará a fiscalização destes treinamentos realizados em aeronave? Há agentes no quadro da ANAC suficientes para absorção dessa atribuição? Em caso negativo, existe dotação orçamentária para a contratação de novos agentes?

(f) Haverá algum tipo de monitoramento das horas dispendidas por examinadores e instrutores na aplicação de exames e treinamentos para que se garanta a observância da RBAC nº 117?

(g) As aeronaves utilizadas para treinamento deverão estar vazias quando da realização dos treinamentos? Estas aeronaves deverão ser dedicadas exclusivamente para este fim?

(V) ocorrerão significativos aumento de custos para os operadores (seguro do caso ou perda do seguro do operado, manutenção da aeronave, manutenção de instrutores/examinadores para as atividades na aeronave);

(VI) elevado impacto ambiental, considerando o aumento da emissão de gases do efeito estufa, em desacordo com compromissos externa e internamente pelo Brasil de redução de emissão destes poluentes;

(VII) faz-se necessária a alteração do RBAC nº 142, haja vista que, como reconhecido pela própria ANAC em sua nota técnica (8.2.11.8), o papel dos CTACs será fortemente impactado;

(VIII) a redação proposta ao item 61.215 (d) admite que um piloto que não tenha realizado qualquer voo no período de validade da sua habilitação de tipo, desde que tenha concluído, com aproveitamento, treinamento em CTAC nos últimos 18 meses, poderá realizar o treinamento em aeronave.

(IX) referida alteração poderá ser estendida posteriormente para a aviação comercial, já que a flexibilização para uma modalidade pode ser estendida para as demais, o que seria extremamente danoso para todo setor e para a segurança de todos, tripulação e usuários. Por isso, é fundamental seja incluída vedação expressa a extensão dessas regras para os operadores regidos pelos RBAC nº 121 e 135, conforme ocorre na regulamentação americana, vide “FAA Part 61 - §61.58(b)”.

(a) Regramento internacional

É sabido que as normas de aviação brasileiras devem guardar compatibilidade com a Convenção de Chicago e as suas normas complementares editadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

De acordo com a Nota Técnica nº 121/2020, a Convenção de Chicago e demais normas da OACI seriam omissas quanto à forma dos treinamentos periódicos para revalidação de habilitação de tipo, havendo apenas a “recomendação” de realização dos treinamentos na “extensão máxima praticável”, por força do que dispõe o item 3.9.3.4 do Anexo 6 - Part 2- da Convenção de Chicago (“Flight simulators should be used to the maximum extent practicable for initial and annual recurrent training”). Segundo a Nota, essa recomendação (uso de simuladores) “deve ser implementada pelos países na medida do desenvolvimento do setor aéreo local e das condições nacionais de implementação”.

Com todo respeito, essa interpretação não é mais acertada. Como bem destacado, a norma busca se ajustar às limitações estruturais de cada estado signatário. No caso do Brasil, foi desenvolvida e está em prática corrente (temporariamente suspensa por força da Resolução 586/2020), procedimento que se amolda perfeitamente às prescrições do organismo internacional, visto a disponibilidade de simuladores no país e no exterior.

Assim, a alteração não passaria de um recuo regulamentar sem qualquer justificativa prática/concreta. Se o Brasil tem atendido com sucesso à “recomendação” da ICAO, qualquer retrocesso injustificado, lastreado apenas na presunção de que “não haverá degradação significativa nas habilidades dos pilotos em face de quaisquer problemas de emergência reais que eles possam enfrentar”, pode comprometer gravemente a segurança de voo nacional e a credibilidade das autoridades de aviação civil.

Outrossim, como consta da própria Nota Técnica, a regulamentação atualmente adotada no Brasil está alinhada à regulamentação europeia, seja a regulamentação da Civil Aviation Authority – CAA ou a European Union Aviation Safety Agency – EASA.

Contudo, no presente momento, por razões transitórias – pretende-se descolar destas regras sob o argumento de se aproximar das regras da FAA estadunidense. As alterações estão longe de aproximarem as regras brasileiras das regras do FAA, com divergências que vão muito além daquelas apontadas na nota técnica (8.2.11.11).

Merece destaque o fato de que a regulamentação estadunidense prevê de maneira expressa que não é qualquer piloto com habilitação de tipo que pode aplicar treinamentos,

sendo necessário que o piloto receba uma autorização da FAA para tanto, com diversas exigências disciplinadas no “FAA PART 61 – Subpart H”. Essa regulamentação vem atender o que determina o item 2.1.8 do “Chapter 2 – Annex 1” da Convenção de Chicago. Porém, não há regulamentação equivalente no Brasil, bastando que um PC ou PLA esteja “habilitado e qualificado na aeronave” para aplicar treinamentos.

**Justificativa:**

**(b) Implementação das novas regras pela ANAC**

No cenário atual, os treinamentos promovidos em CTAC, nos termos do RBAC nº 142, são previamente aprovados pela ANAC, devendo seguir estritamente o roteiro aprovado. Este cenário permite que fiscalização destes treinamentos pela ANAC mediante os registros de treinamento, nas dependências dos CTACs, a partir do confronto entre o programa aprovado e o efetivamente aplicado aos candidatos. Excepcionalmente, para os casos em que não haja CTAC certificado ou validado para determinado tipo de aeronave, o treinamento poderá ser conduzido por PC ou PLA habilitado para aquele tipo de aeronave. O programa aplicável a este treinamento deverá obedecer às prescrições da IS61-005B (aprovado pela Portaria nº 3.360/SPO/2018), o qual, considerando a excepcionalidade da medida, é bem simplificado e superficial se comparado aos programas aprovados pelos CTACs e dos fabricantes da aeronave.

Cumprir destacar que, ao contrário do que se sugere na Nota Técnica (8.2.2.13), não há similitude entre a IS61-005B e a “Advisory Circular 61-89E”: enquanto a primeira trata do treinamento excepcional em aeronave, a segunda oferece bases para a elaboração de treinamentos para os CTACs norte-americanos (“as a basis for schools to develop a training program outline”).

O dossiê disponibilizado pela ANAC no contexto desta consulta pública não aborda o tema com a profundidade necessária. Sugere-se superficialmente que os treinamentos realizados em aeronave deverão apenas obedecer ao roteiro da IS61-005B, desprezando as especificidades técnicas de cada aeronave e conferindo um altíssimo grau de discricionariedade ao aplicador do treinamento. Isso contraria, por si só, a prescrição contida no “Part II – Annex 6” da Convenção de Chicago (item 3.9.3.2).

Na mesma linha, não são apresentadas regras relativas ao uso das aeronaves para treinamentos. Há uma omissão em relação à ocupação da aeronave, o que abre uma perigosa brecha para que haja o uso de aeronaves ocupadas, seja por passageiros, seja por cargas, com vistas a minimizar os custos dos operadores. Se for levado em consideração o disposto no item 91.313 da RBAC nº 91, isso não poderá ocorrer, mas é importante que haja uma definição expressa por parte da ANAC. Ainda não é possível identificar se as aeronaves utilizadas em treinamento deverão ser exclusivamente dedicadas a esse fim (o que seria altamente recomendável para fins de segurança operacional).

As alterações propostas também não esclarecem como o treinamento realizado em aeronave será fiscalizado pela ANAC, bem como se a ANAC dispõe de servidores suficientes para a adequada absorção dessa demanda.

A ausência ou insuficiência de mecanismos de fiscalização por parte da ANAC permite que os treinamentos não sejam respeitados e até mesmo que o treinamento não seja efetivamente realizado. Note-se, ainda, que é premente a necessidade de um mecanismo de controle das horas de voos dos instrutores e examinadores pois, caso contrário, estes poderão exceder os limites estabelecidos na RBAC nº 117, cujo objetivo precípuo é zelar pela “aptidão para o trabalho” dos profissionais, garantindo a segurança operacional do setor.

No mais, a alteração abre perigoso precedente para que os operadores regidos pelos RBAC nº 121 e 135 solicitem mudanças semelhantes em seus programas de treinamento aprovados. Os operadores da Parte 121 podem estar mais inclinados a solicitar aprovação para intervalos de tempo mais longos entre as sessões de treinamento no simulador do que aprovaram atualmente usando esta alteração da Parte 61 para os Operadores da Parte 91 como precedente em seu argumento.

Esta é especificamente uma preocupação de segurança durante um período de recuperação financeira, quando as companhias aéreas podem estar mais propensas a cortar despesas. Essa mudança deve ser baseada em dados com relação ao treinamento e avaliação, ao invés de uma decisão de negócios/financeira.

Destaque-se que a regulamentação estadunidense, referência para as alterações, restringe expressamente a sua aplicação, conforme se verifica no “FAA Part 61 - §61.58(b)”.

**(c) Impacto ambiental negativo**

Alterar os treinamentos atualmente realizados em simuladores para treinamentos em aeronaves implicará aumento absoluto das emissões de gases de efeito estufa, na contramão dos compromissos internacionais e dos esforços regulatórios nacionais de reduzi-las, além do aumento absoluto das emissões de poluentes atmosféricos e do consumo de combustível, cujo crescimento no período 2005-2018 é significativo segundo o Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil 2019 da ANAC. Nesse sentido, a proposta contraria o art. 4(1)(c) da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (Decreto nº 2.652/1998), o art. 4º do

Acordo de Paris (Decreto nº 9.073/2017), a Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) do Brasil, a Política Nacional sobre Mudança do Clima (Lei Federal nº 12.187/2009) e o item 3.3. da Política Nacional de Aviação Civil (anexa ao Decreto Federal nº 6.780/2009).

Para articular a justificativa acima, a CAE considerou dados do setor de aviação independente, coletados e analisados pela IATA conforme publicado no Relatório de Dados de Treinamento Baseado em Evidências da IATA e adotado pela ICAO no Documento 9995 - Manual de Treinamento Baseado em Evidências da ICAO. Como o Programa de Qualificação Avançada da FAA, os documentos da IATA e ICAO são reconhecidos internacionalmente como documentos importantes que promovem o treinamento recorrente de pilotos de forma eficaz e eficiente com base em dados e por geração de aeronave, para promover as habilidades e competências desejadas do piloto. A CAE recomenda enfaticamente que a ANAC consulte esses documentos da IATA e da ICAO quando deliberarem sobre o assunto.

A seção 3 (Fontes de Dados e Metodologia) do Relatório de Dados de Treinamento Baseado em Evidências da IATA corrobora dados independentes de várias fontes, que incluem LOSA, dados de acidentes e incidentes, análise de dados de voo, programas de relatórios, dados de treinamento (Programa de Qualificação Avançada (AQP) da FAA e Programa de Qualificação de Treinamento Alternativo (ATQP) da EASA), dados de pesquisa de piloto de linha aérea e relatórios científicos.

Semelhante ao Programa de Qualificação Avançada (AQP) da FAA, o capítulo 1 e os Apêndices do Documento 9995 - Manual de Treinamento Baseado em Evidências da ICAO formam a base de programas de treinamento de qualidade baseados no uso de simuladores, por mais que este treinamento seja muito perigoso e não tão eficaz para ser realizado em uma aeronave real.

Extrapolando os dados estatísticos de acidentes aéreos, os jatos executivos operando em ambientes de alto risco geralmente representam uma ameaça maior à segurança da aviação. Portanto, esses dois documentos da IATA e da ICAO oferecem uma visão significativa para as necessidades de treinamento de pilotos de jato executivo, embora seu ambiente operacional de alto risco provavelmente exigiria treinamento adicional em simulador e/ou treinamento com uma frequência mais alta.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.925

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** EPA Training Center  
**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:**

##### Contribuição

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

Solicitação de exclusão das alterações propostas no 61.215 para alinhamento com o Anexo 6 - Parte II da ICAO.

##### Justificativa:

Considerando-se que:

a) O Brasil, por ser Estado contratante da Convenção de Chicago, atualmente denominado Doc 7300 da OACI (2006), concorda e adere ao Artigo 37 do referido Documento, que estabelece:

Adoção de normas e processos internacionais - Os Estados Contratantes se comprometem a colaborar a fim de lograr a maior uniformidade possível em regulamentos, padrões, normas e organização relacionados com as aeronaves, pessoal, aerovias e serviços auxiliares, em todos os casos em que a uniformidade facilite e melhore a navegação aérea.

b) Os artigos 12 (Decreto nº 21.713, que dispõe sobre a concordância de princípios e entendimentos relacionados à aviação civil internacional) e 90 da Convenção de Chicago são muito claros no que tange ao compromisso dos Estados Contratantes quanto à implementação dos seus próprios regulamentos o mais uniforme possível com aqueles estabelecidos pela Convenção e seus Anexos.

c) O Artigo 1º do Código Brasileiro de Aeronáutica, disposto na Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, determina que os Tratados, Convenções e Atos Internacionais,

como a Convenção de Chicago, vigoram a partir da sua assinatura. Tal determinação garante, portanto, a vigência em curso de todos os itens previstos no Decreto nº 21.713;

d) Na seção “Foreword” do Doc 9734 – Safety Oversight Manual da OACI (pg. 3, 2006), é explicitado que:

In accordance with the Convention, a State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory. Nevertheless, on adhering to the Convention, States agree to certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner. The safe and orderly development of international civil aviation requires that all civil aviation operations be conducted under internationally accepted minimum operating standards, procedures and practices. That States must collaborate to the highest degree to achieve standardization and harmonization in regulations, rules, standards, procedures and practices is thus a requirement of the Convention (Articles 12 and 37 refer).

e) Também no Doc 9734, o item 2.1.1 (pg. 9) afirma que:

Safety oversight is defined as function by means of which States ensure effective implementation of the safety-related Standards and Recommended Practices (SARPs) and associated procedures contained in the Annexes to the Convention on International Civil Aviation and related ICAO documents. Safety oversight also ensures that the national aviation industry provides a safety level equal to, or better than, that defined by the SARPs. As such, an individual States’s responsibility for safety oversight is the foundation upon which safe global aircraft operations are built. Lack of appropriate safety oversight in one Contracting State therefore threatens the health of international civil aircraft operation.

Com as referências dispostas acima, fica claro que:

i. Embora tal proposta de alteração (61.215(d)) tenha a sua justificativa embasada nos conteúdos dos FAR dos EUA, é mister salientar que tal sustentação se contrapõe à legislação nacional vigente, que estabelece que as práticas da aviação civil devem estar em conformidade tão e somente com as Standards and Recommended Practices – SARPs emanadas pela OACI. Documentos de outras autoridades aeronáuticas poderiam ser utilizados como referência somente se fossem mais restritivos que os da OACI, garantindo o não comprometimento ou prejuízo à segurança.

ii. a proposta de alteração do RBAC 61, ao não determinar que o treinamento periódico anual deve ocorrer em simuladores de voo, fica em desacordo com o item 3.9.3.2 do Anexo 6 – Parte II da OACI, que recomenda: “Flight simulators should be used to the maximum extent practicable for initial and annual recurrent training”. Consequentemente, a proposta de emenda ao RBAC 61 tornar-se-ia incongruente com os SARPs (Standard and Recommended Practices) da OACI.

## CONTRIBUIÇÃO Nº 16.926

### Identificação

**Autor da Contribuição:** EPA Training Center

**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC

**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215

**Tipo de Contribuição:** Alteração

**Arquivo anexo:** Sim

### Contribuição

#### Texto sugerido para alteração ou inclusão:

Manutenção da regra atual de treinamento, conforme descrito na emenda 13, para alinhamento com Políticas, Decretos, Programas e Planos relacionados à segurança operacional do Estado brasileiro.

#### Justificativa:

Considerando-se que:

a) O Decreto nº 6.780, de 18 de fevereiro de 2009, que aprova a Política Nacional de Aviação Civil – PNAC, é o documento que “reflete as intenções políticas da sociedade

brasileira para o desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil”, prevê:

i. em sua introdução, que: “A PNAAC tem como premissas os fundamentos, objetivos e princípios dispostos na Constituição e harmoniza-se com as convenções e tratados internacionais ratificados pelo Brasil.”

ii. em seu item 2.1., que:

O objetivo permanente que orienta e aprimora as ações da aviação civil é a segurança, sendo essa, portanto, pré-requisito para o funcionamento do setor. (...) Os atores do sistema atuarão de forma coordenada, dentro de suas atribuições, para assegurar a implementação do MAIOR grau praticável de segurança na adequada prestação do serviço de transporte aéreo público.

iii. em seu item 2.4., que no que tange à proteção do consumidor:

O atendimento às necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, constituem-se em importante marco nas relações entre consumidores e fornecedores de bens e serviços.

Assim, é dever do Estado assegurar a existência dos mecanismos necessários à proteção do consumidor do serviço de transporte aéreo, em consonância com os preceitos da Constituição, da legislação infraconstitucional, da jurisprudência e dos acordos vigentes.

iv. ainda, em seu item 3, estabelece ações estratégicas relativas à segurança, tais como:

Promover a permanente atualização e aperfeiçoamento da legislação, incorporando, quando praticável, as normas e procedimentos e as práticas recomendadas, emitidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) ou decorrentes de outros tratados, convenções e atos internacionais, dos quais o Brasil seja parte.

Ampliar a conscientização pública sobre prevenção de acidentes aeronáuticos (...)

Garantir a melhoria da segurança por meio de fiscalização e constante aperfeiçoamento de padrões operacionais.

Promover a formação, a capacitação e a atualização dos profissionais, de forma a garantir a implementação adequada de medidas em proveito da segurança.

v. e, finalmente, no item Formação, Capacitação e Atualização de Recursos Humanos, estabelece como imperativo:

Fomentar a adequada formação de recursos humanos, visando atender às necessidades nacionais e regionais do Sistema. (...)

Incentivar a formação de recursos humanos pelo setor público e pela iniciativa privada. (...)

Ampliar continuamente as ações de formação e capacitação de recursos humanos, inclusive por meio da adição de novos recursos e parcerias.

b) O Plano de Atuação Internacional da ANAC, para 2020, enfatiza que “a internalização dos padrões e práticas recomendadas previstas nos Anexos à Convenção de Chicago contribui para o alinhamento do marco regulatório brasileiro com os parâmetros normativos internacionais.” (pg. 27)

c) O item 1 da Política de Segurança Operacional da ANAC (2016) esclarece que a Agência busca “estabelecer normas alinhadas com as normas e recomendações da OACI, conforme avaliação de aplicabilidade da Agência.”

d) No seu Planejamento Estratégico 2020-2026, a ANAC estabelece, como alguns de seus objetivos:

OE2 - Garantir a segurança da aviação civil.

É responsabilidade da Agência o desenvolvimento e a implantação de ações que visem elevar continuamente os níveis de Segurança Operacional (Safety) e de Segurança da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita (Security), promovendo e consolidando a cultura de segurança do setor e possibilitando à sociedade o acesso a um transporte aéreo seguro e confiável.

A ANAC, por meio da sua regulamentação, certificação e fiscalização, visa garantir a manutenção perene da segurança do transporte aéreo, observando, principalmente, os padrões internacionais de segurança, auditados inclusive pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI).

Indicadores:

2.1 Confiabilidade da inspeção de segurança.

2.2 Taxa de fatalidades em acidentes aéreos.

OE6 - Fortalecer a gestão de riscos no sistema de aviação civil e a cultura de segurança.

A Agência deve fortalecer sua capacidade de supervisão da segurança do setor aéreo, em consonância com o porte e a complexidade do sistema de aviação civil, visando aplicar, em todo o seu ambiente regulatório, uma abordagem fundamentada em dados e orientada à gestão de riscos, à garantia e à promoção da segurança. Por conseguinte, é necessário o desenvolvimento, de forma proativa, de mecanismos e instrumentos de gestão que aprimorem, entre os regulados e a própria Agência, a cultura de segurança, a sistemática de gestão de riscos no sistema de aviação civil, a gestão da fiscalização e a mensuração e o monitoramento dos resultados alcançados para a segurança.

<p>Indicadores:</p> <p>6.1 Percentual de cumprimento das metas do Plano de Supervisão da Segurança Operacional – PSSO.</p> <p>6.2 Nível de percepção de segurança.</p> <p>e) Já o Objetivo 2 do seu Plano de Supervisão da Segurança Operacional - PSSO, para o período de 2020-2022, descreve que “(...) deve ocorrer a REDUÇÃO do número de ocorrências categorizadas como “alto risco operacional” (pg. 13). Estes eventos são causados, sobretudo, em função da falha de motor em voo (SCF-PP), da perda de controle no solo (LOC-G), da perda de controle em voo (LOC-I), da excursão de pista (RE) e da colisão com obstáculo durante a decolagem e pouso (CTOL).</p> <p>f) No Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil – PSO-BR 2019-2022, destaca-se:</p> <p>i. No Item 4.4.5.3:</p> <p>Tendo em vista que o Estado brasileiro estabeleceu na Política Nacional de Aviação Civil (PNAC) a segurança como objetivo permanente que orienta e aprimora as ações da aviação civil e que a proposta do GASP 2020-2022 visa alcançar e manter a meta de ZERO fatalidades em operações comerciais até 2030.</p> <p>ii. Conforme descrito nos documentos que compõem a Política Nacional de Aviação Civil, aprovada pelo Decreto nº 6.780, bem como o Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil – PSO-BR para o triênio 2019-2022, a ANAC, em conjunto com a FAB, um dos objetivos estratégicos da aviação civil nacional é a REDUÇÃO do número de acidentes e incidentes graves de ocorrências classificadas como “alto risco operacional”.</p> <p>Com as referências dispostas acima, fica claro que:</p> <p>i. A proposta de alteração do RBAC 61, ao não determinar que o treinamento periódico anual deve ocorrer em simuladores de voo, fica em desacordo com o item 3.9.3.2 do Anexo 6 – Parte 2 da OACI, que recomenda: “Flight simulators should be used to the maximum extent practicable for initial and annual recurrent training”.</p> <p>Consequentemente, também descumpra com todos os Decretos, Leis, Programas, Políticas e Planos emitidos pelo Estado Brasileiro e pela ANAC, que exigem que os acordos internacionais, tais como a Convenção de Chicago e seus anexos, incluindo as recomendações, sejam cumpridos.</p> <p>ii. Nos documentos que compõem a Consulta Pública, não foram apresentados argumentos ou análises que comprovem que a realização de treinamentos a cada 24 meses em aeronaves, em substituição aos simuladores de voo, incidirá na redução no índice de acidentes. Ao contrário, a própria Nota Técnica Nota Técnica nº 121, elaborada pela ANAC e que divulga a análise de impacto regulatório desta Consulta Pública, apresenta inúmeros dados que explicitam que os treinamentos anuais em simuladores de voo corroboraram com a diminuição dos acidentes em até 54% em comparação com o período de treinamento apenas em aeronave, explicitando, portanto, a importância de treinamentos frequentes em CTAC.</p>
--

CONTRIBUIÇÃO Nº 16.927	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> General Aviation Manufacturers Association - Jens Hennig</p> <p><b>Categoria:</b> Associação</p> <p><b>Instituição:</b> Pessoa jurídica</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61</p> <p><b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215</p> <p><b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração</p> <p><b>Arquivo anexo:</b> Sim</p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Please find attached comments developed in coordination with the GAMA membership.</p>	
<p><b>Justificativa:</b> See attached.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.928</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> EPA Training Center <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração do texto proposto na emenda 14 para a manutenção da versão vigente na emenda 13.	
<b>Justificativa:</b> Considerando-se que:	
<p>a) No Art 48 do Programa de Segurança Operacional Específico – PSOE da ANAC, o Estado Brasileiro institui que: A ANAC deve estabelecer uma abordagem sistemática de gerenciamento de riscos à segurança operacional para identificar, avaliar e mitigar os riscos inerentes ao ambiente operacional por ela regulado e fiscalizado, e ao seu próprio ambiente organizacional.</p> <p>b) No item IV, Art 51 do PSOE da ANAC, é estabelecido que, dentre as diretrizes e resultados para o gerenciamento de riscos, “a ANAC deve atuar com base nos dados e informações provenientes de seu processo de gerenciamento de riscos e de seus processos de garantia da segurança operacional.”</p> <p>c) O item 2 da Política de Segurança Operacional da ANAC, informa que a ANAC reforça o seu compromisso no PSO-BR em busca de “adotar práticas de regulação e de supervisão do sistema de aviação civil baseadas em dados e com foco em desempenho de segurança operacional.”</p> <p>d) A adoção de abordagem sistemática de gerenciamento de riscos relacionados às licenças de pessoal da aviação civil, deve seguir o disposto no Doc 9379 da ICAO – Gerenciamento da Segurança Operacional e seus Docs relacionados. No item 10.3.1 é descrito que “The determination of such requirements should be based on a systematic approach to accident prevention and should include a risk assessment process and analysis of the State’s current operations.” Fica evidente que a substituição de treinamento em FSTD por treinamento em aeronave a cada 24 meses é um risco para os operadores e examinadores. Assim, devendo passar uma análise para que se determine a probabilidade e severidade de uma ocorrência e as devidas mitigações relacionadas à atividade. Aumentando a probabilidade de ocorrer algum acidente em função destas condições, deve ser apresentando se não ultrapassará o Nível Aceitável de Desempenho de Segurança Operacional – NADSO.</p> <p>e) O 8.4.3. do Doc 9859 – Safety Manual Management da OACI prevê que: “States should also apply the principles of Safety Risk Management to their own activities. These include activities such as the development of regulations and prioritization of surveillance activities based on assessed risk”. A título comparativo, no RBAC 11, Regulamento que descreve as regras para petição de emissão, alteração e revogação de requisito, a ANAC exige que interessados apresentem informações de nível equivalente de segurança operacional, o que não foi realizado ao se substituir treinamento em CTAC com maior carga horária por 4 horas de voo em aeronave, sendo 3 horas em voo em rota com passageiros;</p> <p>f) Pode-se entender da proposta do 61.215(d), que será utilizada a IS 61-005B como referência do treinamento periódico em aeronave após 12 meses do curso em CTAC, visto que esta é a Instrução que se refere para treinamento de aeronaves que não possuam CTAC aprovado pela ANAC. Com as referências dispostas acima, fica claro que:</p> <p>i. Não foi apresentada a análise de risco de se treinar manobras de alto risco operacional a cada 24 meses ou, ainda, de se realizar tais manobras em aeronave. Com isto, não há parâmetros que esta mudança possa vir a ser equivalente para os operadores, em relação à segurança operacional.</p> <p>ii. Tanto o treinamento de manobras de alto risco operacional a cada 24 meses em CTAC, quanto o treinamento em aeronaves, corroboram com a probabilidade de incremento de acidentes. Isso, pois, no primeiro caso, há a redução do nível de proficiência dos pilotos, uma vez que há a relação diretamente proporcional entre a proficiência e o tempo de treinamento das manobras. No segundo caso, ao se realizar o treinamento de procedimentos de emergências e situações anormais em voo real, o operador torna-se vulnerável a, sobretudo, dois riscos: (i) realizar os procedimentos de forma parcial e não-efetiva; e (ii) de tornar uma pane simulada em uma pane real (ex: falhas completas do motor em voo, como previsto na FAP 05.1).</p>	

iii. Contribuindo decisivamente para o risco de acidentes, esta proposta também diverge das Políticas, Programas, Planos e diretrizes que estabelecem, dentre seus objetivos principais, a redução de fatalidades e ocorrências graves. A ampliação do intervalo de tempo entre os treinamentos efetivos em CTAC e a permissividade quanto à realização de treinamentos em aeronaves contrapõem-se aos esforços que visam garantir a segurança.

iv. Não foi apresentada que a análise de eficácia de que 1 hora de treinamento em voo local e seus conteúdos, contida nos itens 5.2.3.4 e 5.2.3.5 da IS 61-005B, seja suficiente para garantir o nível operacional mínimo aceitável, principalmente no que tange à proficiência em casos de situações anormais e procedimentos de emergências.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.929

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** EPA Training Center  
**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215  
**Tipo de Contribuição:** Alteração  
**Arquivo anexo:** Sim

##### Contribuição

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

Alteração do texto proposto na emenda 14 para a manutenção da versão vigente na emenda 13.

##### Justificativa:

Considerando-se que:

- a) o item 2.3. da Política Nacional de Aviação Civil que promulga que o Estado Brasileiro deve:  
 Minimizar os efeitos prejudiciais da aviação civil sobre o meio ambiente é dever de todos, principalmente dos órgãos, entidades e pessoas vinculados à aviação, particularmente no que diz respeito a ruídos e emissão de gases dos motores das aeronaves e impactos da infraestrutura. Estimular a adoção de mecanismos visando atenuar tais efeitos é ação que se faz necessária para a proteção do meio ambiente.  
 Esforços também devem ser envidados no sentido de estabelecer ou fazer cumprir acordos com órgãos nacionais e internacionais que contribuam para a conservação e a manutenção do meio ambiente.
- b) O Brasil está incluído no escopo dos países do CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) e iniciou o processo de monitoramento das emissões internacionais de CO2 dos seus operadores aéreos em janeiro de 2019.
- c) A ANAC é o órgão brasileiro responsável pela implementação do CORSIA e pela fiscalização dos operadores aéreos. A Resolução 496/2018 contém as diretrizes que os operadores brasileiros devem seguir para cumprir com os requisitos do programa.  
 Com as referências dispostas acima, fica claro que:  
 - O estímulo de treinamento em aeronave, uma vez que há a alternativa em FSTD que garante a execução de manobras de emergência de forma integral, ao contrário do que no voo real, aumentando assim a qualidade do treinamento, também fere a iniciativa do país em controlar a emissão de CO2 na aviação brasileira. Este fato deve-se ao menor nível de emissão de carbono de um simulador de voo, em comparação a uma aeronave.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.930

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** EPA Training Center  
**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215

<b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração do texto proposto na emenda 14 para a manutenção da versão vigente na emenda 13.	
<b>Justificativa:</b> Pela Nota Técnica nº 121, as razões pelas quais está se propondo a mudança dos prazos são:  - pandemia e restrições de acesso a países onde estão a maioria dos FFS. Sobre isso, argumenta-se que tais eventualidades são temporárias dispensando, portanto, mudanças definitivas no regulamento aeronáutico. De forma a mitigar os efeitos advindos da situação excepcional à qual a aviação foi submetida, ao longo de 2020 foram emitidas várias resoluções específicas e temporárias. Inclusive, a própria Portaria nº 1.539, que versa sobre o método alternativo proposto pela Agência para ser adotado no ano mencionado, excluiu aeronaves que possuem CTAC aprovados no Brasil, pois não há qualquer dificuldade que impeça a ocorrência do treinamento de pilotos em território nacional. A Portaria poderia vigorar enquanto durar o estado de calamidade pública em razão da pandemia de COVID-19. - aproximação das regras do FAA. Sobre isso argumenta-se que, conforme mencionado no item 1.1, o PSO-BR institui que a ANAC deve “estabelecer normas alinhadas com as normas e recomendações da OACI”. Em nenhuma das Políticas Nacionais publicadas pela ANAC, há a referência de regulamentos da Autoridade de Aviação Civil dos Estados Unidos da América, sobretudo ao se considerar que a mesma é mais flexível que a ICAO. Com isto, deve-se seguir a PNSO e convergir com a recomendação prevista no item 3.9.3.2 do Anexo 6 – Parte 2 da OACI.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.931</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> EPA Training Center <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração do texto proposto na emenda 14 para a manutenção da versão vigente na emenda 13.	
<b>Justificativa:</b> Embora a proposta para a emenda 14 esteja embasada no FAR Part 61.58. do FAA, não foi apresentada qualquer justificativa e, tampouco, análise de risco de se incluir empresas de transporte aéreo público regular e não-regular, além de aeronaves de propriedade compartilhada na proposta de alteração do requisito de treinamento em CTAC. Nos RBAC 121 e 135, não há previsão de treinamento anual em FSTD. Com isto, o RBAC 61 é a referência para concessão e renovação de habilitação de tipo para o transporte aéreo público. Ainda, nos itens 9.4.4.1 do Anexo 6 – Parte I e 7.4.3.1 do Anexo 6 – Parte III da ICAO, há a seguinte previsão: The operator shall ensure that piloting technique and the ability to execute emergency procedures is checked in such a way as to demonstrate the pilot’s competence on each type or variant of a type of aeroplane/helicopter. Where the operation may be conducted under instrument flight rules, the operator shall ensure that the pilot’s competence to comply with such rules is demonstrated to either a check pilot of the operator or to a representative of the State of the Operator. Such checks shall be performed twice within any period of one year. Any two such checks which are similar and which occur within a period of four consecutive months shall not alone satisfy this requirement.	

Combinado com o item 3.9.3.2 da Parte II da ICAO, fica claro que os operadores aprovados segundo o RBAC 121 ou helicópteros com operações internacionais, devem realizar treinamentos/cheques em FSTD duas vezes ao ano e não até a cada 24 meses, conforme proposta de emenda.

### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.932

#### Identificação

**Autor da Contribuição:** EPA Training Center  
**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215  
**Tipo de Contribuição:** Esclarecimento  
**Arquivo anexo:** Sim

#### Contribuição

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

Pedido de esclarecimento sobre o cumprimento de requisitos previstos na avaliação operacional de aeronaves primariamente aprovadas para operar segundo o RBAC 121, mesmo que operando segundo o RBAC 91.

##### Justificativa:

Conforme o texto descrito no site da ANAC (<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/avaliacao-operacional-1/o-que-e-avaliacao-operacional-de-aeronaves>), as avaliações operacionais “servem como referência nos processos de certificação de operadores aéreos, organizações de treinamento e certificação de pessoal.”

Por exemplo, as aeronaves ATR 42/72, Legacy 600/650, Lineage, Boeing Business Jet e Airbus Corporate Jets operadas conforme o RBAC 91. Independente do regulamento que estas aeronaves estejam operando, o treinamento dos pilotos deve estar baseado na avaliação operacional da aeronave.

No caso específico do Legacy 600 (EMB135BJ), no item 3.4 da avaliação operacional do EMB-145 e suas variantes, consta a previsão de treinamento periódico conforme o RBAC 121.427.

121.427(d) O treinamento de voo periódico para tripulantes de voo deve incluir, pelo menos, o seguinte:

(1) para pilotos, treinamento de voo, em simulador aprovado, das manobras e procedimentos especificados no programa de treinamento para tesouras de vento em baixa altitude aprovado para o detentor de certificado, e treinamento de voo das manobras e procedimentos no Apêndice F deste regulamento ou em um programa de treinamento de voo aprovado pela ANAC, exceto como se segue:

(i) não há necessidade de serem estabelecidas horas programadas de treinamento em avião; e

(ii) a aprovação em um exame de proficiência pode substituir o treinamento de voo periódico como permitido pelo parágrafo 121.433 (c) deste regulamento.

Com isto, deveriam ser incluídas em requisitos da Agência, que operadores de aeronaves aprovadas segundo o RBAC 121, mesmo que voando segundo o RBAC 91, realizem anualmente o treinamento de tesoura de vento em simulador de voo e o conteúdo previsto no Apêndice F do RBAC 121, caso não tenha um programa de treinamento aprovado ou siga o programa de treinamento de um CTAC. Neste caso, o conteúdo previsto na IS 61-005B teria que ser complementado com o previsto no Apêndice F do RBAC 121.

Já no item 4 da referida avaliação operacional, é estabelecido que “o conhecimento, procedimentos e manobras especificadas no RBAC 61 e 121 – Apêndice F pertinentes a aeronaves a jato multimotoras se aplicam ao EMB135 e ao EMB-145.”

Diante do apresentado, fica Conforme o texto descrito no site da ANAC (<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/avaliacao-operacional-1/o-que-e-avaliacao-operacional-de-aeronaves>), as avaliações operacionais “servem como referência nos processos de certificação de operadores aéreos, organizações de treinamento e certificação de pessoal.”

Por exemplo, as aeronaves ATR 42/72, Legacy 600/650, Lineage, Boeing Business Jet e Airbus Corporate Jets operadas conforme o RBAC 91. Independente do regulamento que estas aeronaves estejam operando, o treinamento dos pilotos deve estar baseado na avaliação operacional da aeronave.

No caso específico do Legacy 600 (EMB135BJ), no item 3.4 da avaliação operacional do EMB-145 e suas variantes, consta a previsão de treinamento periódico conforme o RBAC 121.427.

121.427(d) O treinamento de voo periódico para tripulantes de voo deve incluir, pelo menos, o seguinte:

(I) para pilotos, treinamento de voo, em simulador aprovado, das manobras e procedimentos especificados no programa de treinamento para tesouras de vento em baixa altitude aprovado para o detentor de certificado, e treinamento de voo das manobras e procedimentos no Apêndice F deste regulamento ou em um programa de treinamento de voo aprovado pela ANAC, exceto como se segue:

(i) não há necessidade de serem estabelecidas horas programadas de treinamento em avião; e

(ii) a aprovação em um exame de proficiência pode substituir o treinamento de voo periódico como permitido pelo parágrafo 121.433 (c) deste regulamento.

Com isto, deveriam ser incluídas em requisitos da Agência, que operadores de aeronaves aprovadas segundo o RBAC 121, mesmo que voando segundo o RBAC 91, realizem anualmente o treinamento de tesoura de vento em simulador de voo e o conteúdo previsto no Apêndice F do RBAC 121, caso não tenha um programa de treinamento aprovado ou siga o programa de treinamento de um CTAC. Neste caso, o conteúdo previsto na IS 61-005B teria que ser complementado com o previsto no Apêndice F do RBAC 121.

Já no item 4 da referida avaliação operacional, é estabelecido que “o conhecimento, procedimentos e manobras especificadas no RBAC 61 e 121 – Apêndice F pertinentes a aeronaves a jato multimotoras se aplicam ao EMB135 e ao EMB-145.”

Diante do apresentado, fica aqui registrado o pedido de esclarecimento de como estes treinamentos de tesoura de vento e manobras previstas no apêndice F do RBAC 121, previstos na avaliação operacional de aeronaves aprovadas para operar conforme o RBAC 121, mesmo que operando segundo o RBAC 91, seriam realizados e controlados.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.933

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** EPA Training Center

**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC

**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61

**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.215

**Tipo de Contribuição:** Alteração

**Arquivo anexo:** Sim

##### Contribuição

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

Alteração do texto proposto na emenda 14 para a manutenção da versão vigente na emenda 13.

##### Justificativa:

Considerando-se que:

- a principal justificativa da Nota Técnica nº 121 é o fechamento das fronteiras com os Estados Unidos;
- Há capacidade de atendimento de CTAC localizados em território nacional e não há qualquer restrição de operadores brasileiros realizem revalidações de treinamento tipo no país;
- para garantir o nível segurança operacional aos operadores que dispõem de CTAC aprovados no país;
- não haveria necessidade de prorrogações adicionais de habilitações.

Com isto, é mais viável para todos os envolvidos a vigência da Portaria nº 1.539 enquanto perdurar o estado de calamidade pública provocado pela pandemia de COVID-19;

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.934</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Odete Medeiros dos Santos Neto <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.19 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> O piloto que não cumprir a manutenção da vigência ou revalidação de sua habilitação TIPO dentro dos 12 meses calendáricos poderá emitir o plano de vôo e continuar voando?	
<b>Justificativa:</b> Atualmente se o piloto estiver com a habilitação vencida pelo site o plano de voo não é emitido	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.935</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Odete Medeiros dos Santos Neto <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 1. Com o último treinamento de solo e de voo para TIPO concluído com aproveitamento nos 18 meses calendáricos anteriores em um CTAC. O treinamento previsto nos parágrafos (a) e (b) desta seção, que serão ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A), 61.213(a)(3)(iii)(B) ou 61.213(a)(3)(iii)(C), conforme aplicável e o exame de proficiência previsto nos parágrafos 61.215(a)(2) e (b)(2), de acordo com os procedimentos estabelecidos pela ANAC, poderão ser feitos em aeronave mesmo que o piloto esteja com Habilitação fora do prazo requerido nos § 61.33(a)(1)(ii)(iii); 61.33(b) e se estiver sem voar mais de 90 dias e estiver com meu CMA vencido? 2. Se o piloto revalidar o TIPO em um CTAC certificado ou validado pela ANAC, utilizando dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) qualificado ou validado pela ANAC, ele precisa manter o atendimento aos requisitos de experiência recente constantes da seção 61.21 do RBAC 61; e estar com seu CMA válido? 3. Como será cobrado a execução dos treinamentos TASE, previsto na Avaliação Operacional De Aeronaves, quando o piloto escolher por treinar baixo o previsto na proposta 61.215(d), através de um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave e sem programa de treinamento aprovado junto ANAC? 4. Qual Programa de Treinamento será cumprido para conclusão do previsto no § 61.215(d), pois a Advisory Circular 61-89E da FAA tem como:1. PURPOSE. This advisory circular (AC) provides a generic type rating curriculum that may serve as a basis for schools to develop a training program outline (TPO) to meet the type rating training requirements of Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR) parts 61, 141, and 142. This AC also provides pilot certificate designations adopted by the Federal Aviation Administration (FAA) for aircraft type ratings and standardizes aircraft designations placed on pilot certificates to show type rating qualifications?	
<b>Justificativa:</b> A Nota Técnica 121/2020 não é clara como será a operacionalidade quanto a proposta da mudança.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.936</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Odete Medeiros dos Santos Neto <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.217 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 1. Como serão feitos os treinamento nos casos em que os pilotos possuem na mesma Habilitação averbado mais de 1 aeronaves TIPO, cujo orientação prevista na Avaliação Operacional De Aeronaves é: “When operating in a mixed fleet it is recommended that the recurrent training is performed alternating yearly the model of the FFS used: EMB-500 FFS in one year and EMB-505 FFS in the subsequent year, provided that the differences for the other model are addressed in each recurrent training event.”, se em um ano o piloto estará treinando em aeronave e outro ele estará treinando em simulador? 2. Se as prerrogativas do titular da habilitação de tipo deixam de existir após decorrido o período de vigência da habilitação relacionada, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, como é que o piloto poderá efetuar em aeronave, o previsto no parágrafo 61.215(d) ?	
<b>Justificativa:</b> 1 - todos os programas de CTAC são obrigados a seguirem a avaliação operacional e programa do fabricante, porque essa regra não é valida para treinamento fora de CTAC? 2 -Prazo: “habilitação de tipo: 12 (doze) meses calendáricos” + Tolerância: “É permitida a operação normal relativa a uma habilitação vencida ou cuja vigência se findou pelo prazo máximo de 1 (um) mês calendário” = 13 (treze) meses calendáricos 61.215(d): “desde que o último treinamento de solo e de voo para o tipo conduzido em um CTAC tenha sido concluído, com aproveitamento, nos 18 (dezoito) meses calendáricos anteriores, o treinamento previsto nos parágrafos (a) e (b) desta seção poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.937</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Odete Medeiros dos Santos Neto <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> 1. Os CTAC e os CIAC deverão ter programas de treinamento TIPO separados por função PIC e SIC e com grade curricular diferenciada? 2. O exame de proficiência poderá ser realizado com dois candidatos com a mesma função de piloto segundo em comando? 3. O candidato a uma habilitação de tipo com restrição para a função a bordo de piloto segundo em comando, ao realizar em aeronave seu treinamento e exame de proficiência, vai precisar estar com o CMA válido?	

<p><b>Justificativa:</b> a operacionalidade da nova regra proposta não foi divulgada, com isso não se é possível análise da alteração proposta,</p>
---

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.938</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Odete Medeiros dos Santos Neto <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Na seção 61.218(b)(2)(ii) cita "...pode ser conduzido em um CTAC certificado ou validado pela ANAC ou pode ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave...".</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Por ser uma Concessão de habilitação de Tipo não teria que estar enquadrado nas regras das seções 61.213(a)(2)(ii)(iii), 61.213(a)(3)(ii)(iii), 61.213(a)(4) e 61.213(b)?</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.939</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> Odete Medeiros dos Santos Neto <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.219 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b></p>
<b>Contribuição</b>	
<p><b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Ao revalidar uma habilitação de tipo exclusivamente para a função de piloto segundo em comando, se o piloto não atender aos requisitos de experiência recente constantes da seção 61.21 do RBAC 61; e nem manter a validade de seu CMA, como poderá realizar em aeronave o treinamento e o exame de proficiência?</p>	
<p><b>Justificativa:</b> Atualmente em CTAC não precisa do CMA para efetuar o curso, somente se ele for pilotar a aeronave.</p>	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.940</b>	
<b>Identificação</b>	
<p><b>Autor da Contribuição:</b> VALE S.A <b>Categoria:</b> Outros</p>	<p><b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> Outros</p>

<b>Instituição:</b> Pessoa Jurídica	<b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Gostaríamos de sugerir as seguintes alterações/ inclusões: 1- Sugerimos a obtenção automática de crédito operacional para mínimos de descida, sem alteração da classificação do procedimento da aproximação por instrumentos, para aeronaves que possuem o equipamento HUD – Head UP display instalado e certificado e cujos pilotos são treinados em centros de treinamento certificados pela ANAC. Dessa forma, é de nosso entendimento que esse procedimento, além de gerar ganhos em diversas operações, não interfere na segurança de voo uma vez que os pré-requisitos acima citados são seguidos. 2- Sugerimos a inclusão de examinadores credenciados para aeronaves Tipos de empresas regidas sob o RBAC 91. Nossa intenção não é a substituição da exigência de exames de proficiência para as aeronaves tipo, as quais devem ter seu treinamento e exames conduzidos por um CTAC. Mas sim, a possibilidade que em casos extraordinários, como podemos citar a pandemia de COVID-19, usufruir dessa prerrogativa. 3- Referente as habilitações, gostaríamos de sugerir a alteração/modificação para um modelo mais alinhando com o as exigências do FAA no seu FAR 61, parágrafo 61.56 do Flight Review (revisão de voo). Esse modelo não se enquadraria para aeronaves Tipo, as quais devem ter seu treinamento e exames conduzidos por um CTAC. 4- Gostaríamos de sugerir a convalidação ICAO para os pilotos que possuem Carteira FAA/EASA com proficiência em inglês averbada. Dessa forma, não seria necessário realizar o exame proficiência linguística no Brasil para requerer o ICAO ou renovar.	
<b>Justificativa:</b> Nosso intuito com essas mudanças/alterações propostas é desburocratizar processos, dando mais eficiência aos operadores aéreas e a ANAC.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.941</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Odete Medeiros dos Santos Neto <b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.225 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b>
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Se o piloto revalidar o IFR junto com o TIPO em um CTAC certificado ou validado pela ANAC, utilizando dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) qualificado ou validado pela ANAC, ele precisa manter o atendimento aos requisitos de experiência recente constantes da seção 61.21 do RBAC 61 e estar com CMA válido?	
<b>Justificativa:</b> Atualmente não é necessário o CMA válido quando feito treinamento em CTAC	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.942</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> Ronaldo Querino Dionisio Moreira	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61

<b>Categoria:</b> Outros <b>Instituição:</b> Pessoa física	<b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> A proposta precisa ser revista com mais cautela, os estudos feitos foram em cima de uma tradução sem entendimento, foram usados pontos do regulamento FAA Part 61 que são utilizados para pilotos de linha aérea e não para pilotos da aviação geral	
<b>Justificativa:</b>  Com a alteração proposta para que as revalidações de habilitações tipo possam ser realizadas em aeronave de forma intercalada ao treinamento em CTAC, a ANAC propõe que o treinamento periódico em aeronave deva corresponder a 20% do previsto no 61.213. Ao se comparar a IS 61-005B e FAP 05.1, pode-se observar que: - a Ficha de Avaliação de Piloto destinada para exames de habilitação em aeronaves tipo, do item 37 ao 40, prevê que sejam realizadas manobras de emergência, tais como falhas durante a decolagem, gerenciamento de falhas de motor parciais e completas em voo, reacionamento do motor em voo e operar a aeronave em emergências. - na IS 61-005B, a única menção de treinamento de emergências é no item 5.2.3.5(g): procedimentos anormais e de emergência em falhas simuladas de equipamentos, motores, sistemas e estrutura; - segundo a Instrução Suplementar, a duração mínima de um voo local de treinamento é de 1 hora, sendo nitidamente insuficiente para que todos os itens previstos na IS possam ser realizados. - Ainda, há pouca lógica ao se determinar que a preparação para uma avaliação tenha tempo inferior ao tempo para se realizar a avaliação em voo, que é prevista em 1h30. - como referência prática, no CTAC da EPA, os exames periódicos têm duração de 2 horas por piloto, com 6 horas de treinamento anteriores ao exame. Nos exames práticos de PP, PC, IFR e INVA o tempo é de 1h30. - a proposta de se criar um método alternativo de treinamento, substituindo um Full Flight Simulator pela aeronave a cada 24 meses, com redução drástica da carga horária de treinamento, gerará deficiência no aprendizado, na aquisição das competências e na proficiência do piloto.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.943</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> EPA Training Center <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil -CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Esclarecimento <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Esclarecimento sobre revalidação das habilitações tipo de examinadores da ANAC.	
<b>Justificativa:</b> Considerando-se que: O item 3.5.2. do Doc 9734 - Safety Oversight Manual da ICAO estabelece: 3.5.2.1 The State authorities must determine the minimum professional qualifications for their technical personnel performing safety oversight functions and also provide for the technical and administrative training necessary for them to effectively accomplish their duties and responsibilities. For example, in the area of pilot proficiency, at least one pilot inspector should be qualified and current on at least one aircraft type operated by each airline over which the CAA has jurisdiction or responsibility. 3.5.2.2 The State authorities must be prepared to finance their technical personnel's initial and recurrent training. The State's technical personnel represent the authority	

and, as such, require the continuing development of their knowledge and skills related to their respective responsibilities. This should be accomplished through periodic training and refresher courses in all the disciplines for which the technical officers are responsible. Participation in seminars and workshops organized by ICAO and international and regional aviation-related organizations can also enable the State's technical personnel to widen their horizons and share experience with experts from other Contracting States. Additional studies, such as courses in technical report writing and supervisory training, will also assist the technical experts in improving their effectiveness and efficiency.

3.5.2.3 Periodic practical and theoretical specialized (technical) training, including supervisory courses, will enable the State's technical personnel to maintain a high level of knowledge and expertise and thus undertake their duties and responsibilities in a more effective and efficient manner. An example of the net result of such training is better job performance and greater respect from those who are inspected and supervised by the CAA's inspectors.

3.5.2.4 Training of the State's technical personnel shall not be limited to strictly professional elements, such as the maintenance of competency and currency. In particular, it is essential that CAA inspectors also be provided with training on subjects such as applicable CAA regulations, inspectors' skills, knowledge, duties and responsibilities, and CAA procedures for the implementation and enforcement of requirements.

Com as referências dispostas acima, fica claro que:

- a ANAC deve considerar o treinamento inicial e periódico de seus examinadores, inclusive dos autônomos, para que os mesmos possam estar habilitados e vigentes em uma das aeronave tipo do grupo de similaridade.

- em um voo onde a tripulação tenha pouca experiência no tipo para realizar manobras de emergência em um exame de proficiência, as competências operacionais atualizadas do examinador serão fundamentais para a segurança do voo.

- na Nota Técnica nº 121 não foi apresentado o cumprimento do previsto no Doc 9734, tampouco a análise de risco quanto a um examinador não estar habilitado em uma aeronave tipo específica para realizar os exames de proficiência.

- os custos de treinamento periódico dos examinadores autônomos não foram considerados na Nota Técnica nº 121. Se for a cargo da Agência, irá impactar no orçamento. Se for pelo próprio examinador, é o risco financeiro que o mesmo deve assumir, podendo inviabilizar a procura pelo credenciamento como examinador de aeronaves tipo.

- com a proposta da ANAC para a emenda 14 do RBAC 61, o cenário de treinamento periódico poderia ocorrer desta forma:

Um piloto segundo-em-comando poderia receber o treinamento em aeronave, conforme o item 61.218, para obter a habilitação inicial de uma aeronave tipo. Sendo Piloto Comercial, o mesmo estaria apto para ministrar os segmentos de solo e voo para o piloto em comando da aeronave, conforme a IS 61-005B.

Pela Instrução Suplementar, não há duração mínima para o segmento de solo. Para o segmento de voo seria necessária 1 hora de voo local, de calço a calço, para se treinar:

- a) procedimentos anteriores ao voo, incluindo planejamento do voo, cálculo de combustível, abastecimento, cálculo de peso e balanceamento, inspeções e verificação da aeronavegabilidade da aeronave;
  - b) decolagens normais e de alto desempenho;
  - c) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões;
  - d) uso de listas de verificação durante todas as fases do voo;
  - e) controle do avião usando referências externas e referências por instrumentos;
  - f) voo em baixas velocidades, reconhecimento e recuperação de pré-estol e estol;
  - g) procedimentos anormais e de emergência em falhas simuladas de equipamentos, motores, sistemas e estrutura; e
  - h) procedimentos para incapacitação de um tripulante de voo e coordenação da tripulação, alocação de tarefas de pilotagem e cooperação da tripulação, conforme aplicável.
- Depois, serão 3 horas de treinamento em rota, que nada mais é do que um voo normal com transporte de passageiros. E, por fim, o único elemento externo à cabine para verificar se os procedimentos operacionais estão corretos é o examinador credenciado da ANAC que, atualmente, precisa ter a habilitação de alguma aeronave similar, sem a necessidade de estar válida. O mesmo irá avaliar como os pilotos executarão as manobras de emergências previstas na FAP 05.1: gerenciar incidentes, mau funcionamento ou falha de durante a decolagem; Gerenciar falhas de motor parciais e completas em voo; Reacionar o motor em voo e Operar a aeronave em emergências. O examinador estando habilitado e qualificado, com os treinamentos anuais vigentes, será uma importante barreira de segurança para a prevenção de acidentes. Peça o esclarecimento sobre o treinamento periódico de examinadores de aeronaves tipo da Agência.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.944</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> EPA Training Center <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil -CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.215 <b>Tipo de Contribuição:</b> Alteração <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Alteração do texto proposto na emenda 14 para a manutenção da versão vigente na emenda 13.	
<b>Justificativa:</b> Com a alteração proposta para que as revalidações de habilitações tipo possam ser realizadas em aeronave de forma intercalada ao treinamento em CTAC, a ANAC propõe que o treinamento periódico em aeronave deva corresponder a 20% do previsto no 61.213. Ao se comparar a IS 61-005B e FAP 05.1, pode-se observar que: - a Ficha de Avaliação de Piloto destinada para exames de habilitação em aeronaves tipo, do item 37 ao 40, prevê que sejam realizadas manobras de emergência, tais como falhas durante a decolagem, gerenciamento de falhas de motor parciais e completas em voo, reacionamento do motor em voo e operar a aeronave em emergências. - na IS 61-005B, a única menção de treinamento de emergências é no item 5.2.3.5(g): procedimentos anormais e de emergência em falhas simuladas de equipamentos, motores, sistemas e estrutura; - segundo a Instrução Suplementar, a duração mínima de um voo local de treinamento é de 1 hora, sendo nitidamente insuficiente para que todos os itens previstos na IS possam ser realizados. - Ainda, há pouca lógica ao se determinar que a preparação para uma avaliação tenha tempo inferior ao tempo para se realizar a avaliação em voo, que é prevista em 1h30. - como referência prática, no CTAC da EPA, os exames periódicos têm duração de 2 horas por piloto, com 6 horas de treinamento anteriores ao exame. Nos exames práticos de PP, PC, IFR e INVA o tempo é de 1h30. - a proposta de se criar um método alternativo de treinamento, substituindo um Full Flight Simulator pela aeronave a cada 24 meses, com redução drástica da carga horária de treinamento, gerará deficiência no aprendizado, na aquisição das competências e na proficiência do piloto.	

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.945</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> EPA Training Center <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil -CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.218 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão dos itens 61.218 e 219	
<b>Justificativa:</b> Considerando-se que: - a Nota 1 do item 1.2.5.1.2, do Anexo 1 da ICAO, dispõe que:	

Until 2 November 2022, the maintenance of competency of flight crew or remote flight crew members, engaged in commercial air transport operations, may be satisfactorily established by demonstration of skill during proficiency flight checks completed in accordance with Annex 6.

- No item 3.9.3.2 do Anexo 6 – Parte 2 da OACI, que recomenda: “Flight simulators should be used to the maximum extent practicable for initial and annual recurrent training”.
- no item 3.4.2 do Doc 9379 – Manual of Procedures for Establishment and Management of a State’s Personnel Licensing System, afirma que “Annex 1 does not differentiate among the functions of pilot-in-command, co-pilot or cruise relief pilot for type-rating training and checking requirements: all pilots must be fully type-rated.”
- o item 2.1.5.2(a), do Anexo 1 da ICAO, estabelece que o candidato a uma habilitação tipo, independente de ser PIC ou SIC, deve receber treinamento de recuperação de atitude anormal. Treinamento que só é possível ser realizado em FSTD para aeronaves tipo, conforme item 3.3.1.7 do Doc 10011 – Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training.
- na Nota Técnica não foi apresentada a análise de risco de se treinar manobras uma concessão de habilitação na aeronave, conforme Anexo 19.
- o RBAC 61 é referência para operadores certificados segundo os RBAC 121 e 135. O impacto para empresas de transporte aéreo público é ainda maior, pois há requisitos adicionais ao se tratar de atendimento ao consumidor, conforme item 2.4 da Política Nacional de Aviação Civil.

Diante do exposto, fica claro que:

- i. a ANAC deve basear suas normativas nos SARPs (Standards and Recommended Practices) da ICAO e não referências do FAA.
- ii. havendo necessidade de se ter dois pilotos a bordo de uma aeronave, ambos devem ter passado pelos mesmos requisitos de treinamento, apenas distinguindo a sua função a bordo.
- iii. os pilotos de aeronaves tipo devem realizar seus treinamentos iniciais e periódicos anuais, assim como o treinamento inicial do tipo contemplando UPRT, em FSTD.
- iv. a não realização do treinamento inicial de segundo em comando em CTAC aumenta a probabilidade e severidade de ocorrências de alto risco operacional, indo na contramão do previsto no Programa Brasileiro para a Segurança Operacional da Aviação Civil – PSO-BR.

#### CONTRIBUIÇÃO Nº 16.946

##### Identificação

**Autor da Contribuição:** EPA Training Center  
**Categoria:** Centro de Treinamento de Aviação Civil -CTAC  
**Instituição:** Pessoa jurídica

**Documento:** Emenda ao RBAC 61  
**Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:** 61.218  
**Tipo de Contribuição:** Exclusão  
**Arquivo anexo:** Sim

##### Contribuição

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

Exclusão das alterações propostas nos itens 61.215, 61.218 e 61.219 em função do aumento do risco em se autorizar um Piloto Comercial/SIC que possivelmente não tenha passado por treinamento inicial em CTAC, seja o instrutor de uma concessão ou renovação de habilitação tipo.

##### Justificativa:

Esta proposta, diminui drasticamente a qualidade da instrução e aumenta substancialmente o risco de acidentes, uma vez que seria possível para que um piloto segundo-em-comando, dê instrução da aeronave que possui habilitação sem nunca ter passado por um CTAC e realizado procedimentos de emergência e situações anormais daquela aeronave em sua plenitude.

Desta forma, também evita-se que o SIC daquela aeronave dê instrução para o PIC, não havendo um instrutor de fora dos padrões operacionais e cultura daquela cabine para que seja realizada a instrução.

O instrutor deveria ser, no mínimo, piloto-em-comando habilitado e qualificado na aeronave, além de possuir a habilitação de instrutor de voo ou algum treinamento específico pela Agência, como os previstos para instrutores de CTAC.

No item 8.2.11.11 da Nota Técnica nº 121 menciona que nos EUA, o requisito é um PLA, empregado em um serviço de transporte aéreo, autorizado como instrutor. Não fica claro a origem da proposta para que fosse um PC ou PLA, com a análise dos impactos relacionados, além não citar como acontece para operadores aprovados segundo o RBAC 91. Ao não se adotar tal requisito, não há sentido em se exigir habilitação de instrutor de voo em CIAC e nem treinamento conforme os itens 142.45(c) e 142.45(d)(3) para instrutores de CTAC, visto que a resultante, de se renovar uma habilitação, é a mesma. Logo, os requisitos deveriam ser equivalentes.

<b>CONTRIBUIÇÃO Nº 16.947</b>	
<b>Identificação</b>	
<b>Autor da Contribuição:</b> EPA Training Center <b>Categoria:</b> Centro de Treinamento de Aviação Civil -CTAC <b>Instituição:</b> Pessoa jurídica	<b>Documento:</b> Emenda ao RBAC 61 <b>Trecho a discutir ou aspecto não previsto que se propõe abordar:</b> 61.219 <b>Tipo de Contribuição:</b> Exclusão <b>Arquivo anexo:</b> Sim
<b>Contribuição</b>	
<b>Texto sugerido para alteração ou inclusão:</b> Exclusão das alterações propostas nos itens 61.215, 61.218 e 61.219 em função do aumento do risco em se reduzir carga horária de treinamento, simular emergências na aeronave quando há FFS qualificados e aprovados pela ANAC e aumentar o tempo entre os treinamentos de manobras de emergência.	
<b>Justificativa:</b> Segundo a Nota Técnica nº 2/2020/GT-ESPRO/GAPI/SPI, o conceito do Programa Voo Simples é de desburocratizar as operações aéreas no Brasil, através de desregulamentações de requisitos da ANAC e gerar mais competitividade para os operadores brasileiros, sem prejuízo à segurança. Vejamos: a) Quanto às modificações propostas no item 61.215(d), segundo exposto no item 8.2.4.17, da Nota Técnica nº 121 da ANAC, o atual custo de treinamento em comparação ao custo anual da aeronave é de, aproximadamente, 8%. Ao se prorrogar o treinamento em CTAC, com vistas à economicidade, este custo passaria a ser 4% ao ano, acrescido das horas que o operador deverá realizar de treinamento e exame, em voo local exclusivamente com o objetivo de renovação da habilitação. Como exemplo, a EPA reproduziu por várias vezes um voo em Full Flight Simulator nível D da aeronave ERJ-145, que é uma aeronave de alta performance, as manobras previstas na IS 61-005B. Mesmo otimizando todos os procedimentos previstos, não foi possível realizar 100% dos procedimentos em menos 2 horas de voo, considerando apenas o tempo compreendido entre decolagem e o pouso. O tempo mínimo de 1 hora previsto na Instrução Suplementar considera de calço a calço. Deste tempo, diminui-se o período gasto de táxi, ponto de espera e de tráfego. Ainda deve ser considerado a decolagem de um aeroporto em uma área de alta densidade demográfica, o que trará a necessidade do tempo de deslocamento a uma área mais afastada para realizar os procedimentos anormais e de falhas simuladas. Desta forma, restará muito menos tempo disponível para o piloto realizar o treinamento de todos os itens descritos na IS, sendo inviável qualquer tempo de instrução inferior a 2h30. Somado a este tempo, deve-se considerar 1h30 do exame de proficiência, totalizando 4 horas de voo por piloto exclusivo com a finalidade de treinamento, sem carregar passageiros. No caso da aeronave ERJ-145/Legacy 600, o custo operacional é estimado em USD 3,600 por hora ( <a href="https://www.evojets.com/aircraft-sales/heavy-jets/legacy-600/">https://www.evojets.com/aircraft-sales/heavy-jets/legacy-600/</a> ). Estimando um custo de treinamento periódico por piloto de USD 21,600, as 4 horas de voo (USD 14,400) representariam 67% do custo de treinamento anual. Ou seja, no ano que houvesse treinamento em aeronave, a economia em treinamento seria algo em torno de apenas 2,6% do custo total de operação da aeronave (8% * 33%). Em contrapartida, haveria um prejuízo muito grande à segurança ao não se treinar anualmente procedimentos de emergência e situações anormais; seguir um programa de treinamento aprovado, como de um CTAC; instrutores e examinadores habilitados naquele tipo específico de aeronave; evitar a simulação falha de motor, conforme previsto na FAP 05.1, em voo real; diminuição do risco de ocorrer um acidente em voo de treinamento ( <a href="https://news.aviation-safety.net/2012/02/24/report-fatal-embraer-">https://news.aviation-safety.net/2012/02/24/report-fatal-embraer-</a>	

120-loss-of-control-accident-at-darwin-australia/);

Ainda, deve-se considerar os possíveis atrasos na realização dos voos de treinamento e exame em função da meteorologia e escala dos examinadores, o que não ocorre em CTAC;

Ao se prever que haja examinadores autônomos, para evitar que a ANAC tenha que abrir concurso para inspetores de aviação civil e onerar o Estado, não foi considerado quem irá arcar com o custo de treinamento inicial e periódico dos examinadores deverão manter uma habilitação tipo válida, conforme previsto no ICAO USOAP CMA Protocol Questions address EI of CE-4: “Qualified technical personnel (CE-4) is one of the 8 critical elements of an effective safety oversight system” e no Doc 9734.

Também não está sendo considerado o provável aumento no custo das apólices de seguro, uma vez o requisito mínimo da autoridade aeronáutica reduza requisito de treinamento, afetando na proficiência dos pilotos segurados e também no aumento do risco de incidentes/acidentes ao se utilizar a aeronave para voo de treinamento. Com isto, pode-se concluir que a desburocratização e economia com estas mudanças relacionadas ao treinamento de pilotos são irrisórias com alto impacto à segurança operacional.